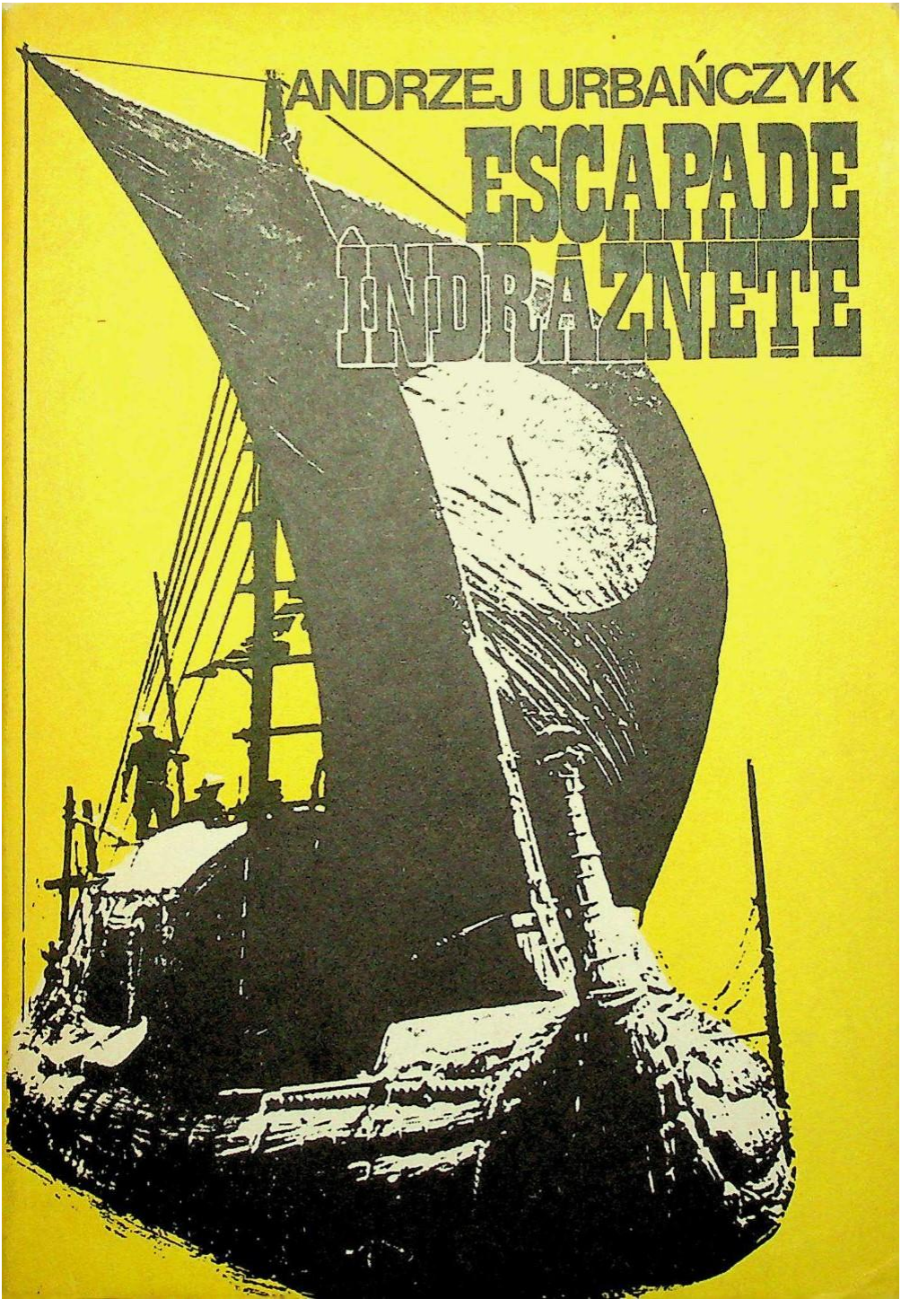
ANDRZEJ URBAŃCZYK

ESCAPADE INDRÁZNETE



Coperta de PUIU MANU
ANDRZEJ URBANCZYK
SZALONE ESKAPADY
WYDAWNICTWO SPORT I TURYSTYKA
WARSZAWA
1975
ANDRZEJ URBANCZYK
ESCAPADE
ÎNDRĂZNEŢE
Traducere de AURA ŢAPU

EDITURA SPORT-TURISM
1977

PLUTA — ISTORIC, CONSTRUCŢIE, NAVIGAŢIE

Istoria navigaţiei pe plute.

În istoria foarte controversată a navigaţiei, asupra unui singur lucru cercetătorii s-au declarat unanim de acord. Pluta a fost prima ambarcaţie pe care s-a deplasat omul, sfidând forţele apei. Atât transatlanticul contemporan, dotat cu stabilizatoare de tangaj, televiziune, piscine, discoteci și cinematografe, cât și navele atomice submersibile cu echipamentul lor ultraperfecţionat (pe care nu ne propunem să-l descriem) derivă din aceeași modestă străbunică, ale cărei origini se pierd în negura vremurilor — pluta.

Pentru noi, data (probabil cu 25.000 de ani în urmă) începerii navigaţiei prezintă mai puţină importanţă deoarece ne interesează în primul rând faptul în sine și consecinţele sale.

Omul preistoric a observat probabil în timpul marilor inundaţii animalele care, despre rate, se căţărau pe trunchiuri plutitoare, căutând să se salveze de la înec. Desigur că omul a încercat întâi să „meargă pe apă”, traversând un mic râu pe un trunchi de copac căzut. La un moment dat, cineva, al cărui nume nu ni s-a păstrat, probabil că nici nu avea nume, a încălecat pe un trunchi de copac, s-a împins cu picioarele pe fundul apei și… a plutit.

Astfel a apărut primul „vas”. Credem că i se pot acorda zece puncte conform scalei de apreciere a descoperirilor[1] (roata, de exemplu, are și ea zece puncte, coasa — cinci, tractorul — un punct, filmul sonor — un punct, energia atomică — zece puncte).

Acest „vas” i-a permis omului, multe secole mai târziu, să descopere lumea, să dezvolte comerţul și astfel să impulsioneze tehnica, să populeze continentele, să monteze cabluri telegrafice, să-și asigure hrana prin exploatarea bogăţiei mărilor.

Dacă n-ar fi existat transportul naval, civilizaţia ar fi întârziat cu câteva sute de ani.

Navigaţia călare pe un trunchi nu era, bineînţeles, nici ușoară, nici sigură. Astfel, când omul a avut ideea să lege două trunchiuri, faptul a constituit o nouă etapă în istoria navigaţiei.

Pentru acest lucru a fost însă nevoie de mai mult timp decât a necesitat întreaga evoluţie ulterioară a navigaţiei.

În sfârșit a venit și rândul vâslei — model și substitut al mâinii omului — care reprezintă una din cele mai vechi descoperiri, datând de circa 10.000 ani[2].

Pluta, lentă și incomodă, a fost înlocuită cu barca cu rame (înrudită îndeaproape cu pluta deoarece avea două corpuri — catamaran și altele asemănătoare).

---

[1] După Samuel Lilley – *Oameni, mașini, istorie*.

[2] Björn Landström *Vasele faraonilor*.

Descoperirile arheologice ne ajută să situăm apariţia bărci lor cu rame în urmă cu 15.000 — 20.000 de ani.

Apoi a venit rândul pânzei — vela de astăzi. Și ea poate fi apreciata cu zece puncte, prezentând aceeași importanţă pentru evoluţia tehnicii ca și mașina cu aburi, strungul, telefonul sau avionul.

Pânza împingea atât barca, cât și pluta. Evoluţia navigaţiei cu pânze a continuat apoi independent de perfecţionarea celor două ambarcaţii. Pânza a fost descoperită în urmă cu aproximativ 5.000 de ani (din cercetările lui Flinders Petric din Fajum reiese că era cunoscută încă de acum 10.000 de ani). Pe terenul pe care a început istoria navigaţiei[3] — Mediterana și râurile învecinate — plutele cu pânze au apărut, ca și pe ţărmurile Americii de Sud, într-un număr foarte mare.

Corăbiile, la început mici și incomode, s-au transformat în vase puternice și rapide datorită cârmei și carenei ascuţite.

În Evul Mediu, ele au reușit să ajungă pe aproape toate ţărmurile.

Vikingii, campioni neegalaţi ai navigaţiei, au ajuns cu navele lor în America cu mult înaintea lui Columb, iar polinezienii, plecând pe corăbii, au colonizat întreg Pacificul, realizând o expansiune nemaiîntâlnită până atunci.

De la corăbii, pasul următor a fost vasul cu aburi. Iniţial, acesta era de fapt un vas propulsat atât de pânze, cât și de aburi.

Treptat, propulsia cu aburi a câştigat teren, iar pânzele au fost astfel excluse.

Pe scara evoluţiei și-au făcut apoi apariţia vasele dotate cu motoare cu combustie internă, turbine cu aburi și motoare ce folosesc energia atomică.

Aceasta ar fi, foarte pe scurt, istoria navigaţiei. Ar mai trebui să amintim traulerele uriașe, giganticele portavioane, fără a uita că toate au derivat, în ultimă instanţă, din acea modestă plută[4] despre care vorbeam la început.

Deci, să precizăm ce este pluta. Ea continuă să existe în ţările slab dezvoltate, fiind folosită pentru transport și comunicaţie. În ultimul timp ea a început să revină la modă, ca și yachturile. Heyerdahl, pe pluta *Kon-Tiki,* a întreprins vestita sa expediţie care a inspirat încă douăzeci și cinci de succesoare.

Construcţia plutei.

Este foarte greu de dat o definiţie exactă a plutei. În marile enciclopedii acest cuvânt desemnează:

1. Un ansamblu format din trunchiuri de copac, bârne, trestii etc. Care alcătuiesc o suprafaţă plană, cu forme diferite, capabil să se menţină la suprafaţa apei.

2. O ambarcaţie plată formată din lemn de balsa sau din papirus (Africa).

---

[3] Lionel Casson *Navigatorii Antichităţii*

[4] George Goldsmith-Carter *Sailing ships and Sailing Crafts*

3. O construcţie plată, improvizată din trunchiuri de copac prinse între ele, din bârne etc., care servește la trecerea peste obstacole lichide; plută pneumatică, confecţionată din cauciuc sau material plastic, folosită ca echipament de salvare.

Toate definiţiile de mai sus sunt incomplete și uneori chiar greșite.

Plutele din trestie ale egiptenilor și indienilor din Perú, ca și cele din lemn de balsa ale indienilor, inclusiv cele folosite și azi în Brazilia de pescari — plute „jaganda" — nu sunt improvizaţii. Mai trebuie să precizăm că plutele nu servesc exclusiv pentru traversări. Așa după cum afirmam, noţiunea de plută este foarte greu de definit.

Caracteristica de bază a plutei este plutirea — faptul că ea nu se poate scufunda, spre deosebire de o barcă sau un vas inundat. Pluta nu se scufundă, fiind susţinută la suprafaţa apei de greutatea specifică a materialului din care este confecţionată (nu vom aprofunda principiul lui Arhimede și nu vom apela la alte amănunte și explicaţii tehnice), aceasta fiind mai mică decât greutatea specifică a apei: „… principala calitate a plutei era aceea că permitea pătrunderea apei prin orificiile din podea pentru a se scurge fără a se infiltra în interior[5].

Tocmai această caracteristică esenţială — plutirea a făcut din plută un mijloc optim și eficace de salvare, folosit și în timpul celui de-al doilea război mondial.

Ipostazele cele mai frecvente în care se întâlnește pluta de salvare sunt pluta din material plastic, pluta pneumatică și pluta metalică (un patrulater format dinţ evi metalice).

Din cele prezentate se poate trage o primă concluzie: nu este important pentru definiţia plutei nici materialul din care este construită, nici întrebuinţarea care i se dă. Esenţial este ca obiectul să se menţină la suprafaţă și să prezinte suficientă stabilitate. În acest caz i se poate atribui denumirea de plută.

Se pare, totuși, că am exagerat puţin. Potrivit afirmaţiei, chiar un trunchi de copac plutind în derivă sau o sticlă închisă aruncată în mare ar putea fi considerată o plută. Deși e greu de acceptat, în fond și acestea sunt tot plute. Orice obiect care se menţine la suprafaţa apei prin forţe proprii, în accepţia fizicii plutește, deci reprezintă o plută. Prin analogie am putea spune că pluta poate fi identificată cu un balon care plutește în aer.

În acest context afirmaţia: trăim pe fundul oceanului atmosferic capătă o coloratură specifică.

Cred că vă daţi seama ce urmărim făcând aceste consideraţii — vrem să demonstrăm că *Kon-Tiki* se deosebește de ban chizele în derivă pe care se găsesc cercetătorii sovietici ce fac o serie de măsurători doar prin faptul că este construită din lemn. Dar ce să mai spunem de vasele Q (vase englezești din timpul primului război mondial) care, datorită faptului că erau construite din pin canadian uscat se puteau menţine la suprafaţă chiar când erau avariate.

Dacă ne referim strict la principiul plutirii pentru a defini noţiunea de plută, atunci

---

[5] T. Heyerdahl *Expediția Kon-Tiki*.

barca din material plastic ușor, care nu poate fi scufundată nici dacă se umple cu apă, ne-ar pune în încurcătură.

Plutele pneumatice constituie o categorie aparte. Cauciucul din care sunt construite are greutatea specifică mai mare de 1.

Dacă nu sunt umflate sau dacă se elimină aerul, în caz de avarie se scufundă. Funcţia lor și denumirea de plute se datorează faptului că greutatea specifică medie a plutei umflate (cu pompa sau cu gaz sub presiune) este mai mică de 1.

Ca atare, am denumit plută pontonul lui Bombard și n-ar trebui să evităm folosirea termenului nici în cazul instalaţiei utilizate pentru amerizarea cabinei navei Apollo, ţinând seama de faptul că deosebirea constă în aceea că dimensiunile sunt mai mari și că în locul unui francez curajos se găsesc trei americani nu mai puţin temerari.

După toate acestea trebuie să recunoaştem că nu-i putem condamna pe cei care au fost nevoiţi să sintetizeze în enciclopedii și dicţionare sensul cuvântului plută. Să recunoaştem că este o sarcină destul de dificilă!

Mulţi autori au denumit cele două plute ale lui Heyerdahl drept bărci. Însuși Heyerdahl nu este consecvent în folosirea celor două denumiri. El găsește o rezolvare apelând la denumirea ambarcaţiei — Ra. Plută sau barcă? Barcă! Pentru că are proră și pupă, bord, o formă caracteristică etc. Barcă? Ce barcă este, dacă poate traversa Atlanticul, deși are numeroase orificii în cocă? Plută!

Dar ce este de fapt un submersibil? Nu tot o plută? De fapt o superplută, capabilă nu numai să se menţină la suprafaţă, ca pluta lui Bombard, ci să se și scufunde.

Dar să vedem care sunt elementele constitutive ale unei plute. Dacă, apelând la speculaţii logice, vom demonstra că orice ambarcaţie este o plută, ne va fi imposibil să răspundem la întrebarea de mai sus. Nimic nu ne împiedică însă să descriem construcţia și planul unei plute asemenea celor pe care au navigat eroii cărţii.

Deci, să începem. Materialul de construcţie se alege în funcţie de greutatea lui specifică și de corespondenţa istorică (Heyerdahl a apelat la papirus), de posibilităţile de procurare și construcţie (Willis a optat pentru ţevi din oţel) sau după alte principii personale (Bombard a optat pentru pluta de tip salvare).

În funcţie de numărul membrilor echipajului se calculează deplasamentul maxim al plutei reprezentând produsul dintre volumul materialului și diferenţele greutăţilor specifice.

Cea mai simplă regulă — minimum o tonă deplasament pentru o persoană.

În funcţie de ruta prevăzută se calculează necesarul de deplasament suplimentar pentru echipament, apă, alimente ș.a.

Cunoscând volumul total al materialului necesar se trece la proiectarea cocii. Dimensiunile depind, în general, de deplasamentul necesar și de materialul de construcţie, a cărui structură este adesea discontinuă (de exemplu, trunchiurile de copaci). Se mai iau în considerare înălţimea și lungimea valurilor cărora pluta ar urma să le facă faţă.

Fără a aprofunda problema calculelor putem afirma că dimensiunile minime ale unei plute oceanice sunt de zece metri lungime și cinci metri lăţime, deplasamentul atingând cinci tone.

Suprafaţa pânzei, necesară deplasării unei astfel de plute, este de 30 m².

Datele de mai sus ne permit să calculăm mărimea suprafeţei rezistenţei laterale (derivoarele) și a cârmei. Dimensiunile și masa plutei sunt datele de bază pentru calcularea diametrelor cablurilor care leagă trunchiurile și a diametrului bârnelor transversale etc.

Dintre navigatori, numai cei mai precauţi au apelat la aceste calcule. Majoritatea s-au mulţumit să aprecieze construcţia „din ochi” și să-i aducă corectivele pe care le-au considerat necesare. Și… au plutit.

Navigaţia pe plută.

În afara calităţilor sale, dintre care sub liniem plutirea și stabilitatea, pluta prezintă și unele inconveniente: este lentă, viteza ei nedepășind trei noduri (fără a lua în considerare viteza curentului); posibilităţile de navigaţie sunt reduse — vânt travers, acesta este tot ce se poate obţine cu condiţia ca pluta să fie corect construită.

Am amintit că și astăzi — deși sunt mii de ani de când au fost inventate — plutele mai sunt folosite pentru transport în ţările mai puţin dezvoltate. Totuși pluta constituie o relicvă, o curiozitate, o reminiscenţă a trecutului.

Astăzi, când vorbim de plute, ne referim în primul rând la cele de salvare, confecţionate din material plastic sau metal.

Extinderea folosirii lor a însemnat un pas înainte în operaţiile de salvare din catastrofele maritime. Datorită acestor plute, mii de oameni au reușit să scape cu viaţă. Nu puţini sunt cei care-și datorează viaţa unor temerari ca Alain Bombard care nu o dată și-au asumat riscuri imense întreprinzând acţiuni de salvare în imensitatea pustiului acvatic.

Plutei, ca mijloc de salvare, i s-au dedicat multe pagini.

Nu vom cita niciuna deoarece subiectul depășește limitele lucrării de faţă. Vom aminti doar câteva cărţi ce au consemnat aventurile unor oameni care au reușit să se salveze cu ajutorul acestui vechi mijloc — pluta. Printre cele mai cunoscute se numără: Hunter, *Adrift,* Evangelical, 1943 Trumbull, *The raft,* Holt 1942; Cooke, *Man on the raft,* New York, 1960; Crighead, *How to survive,* Md., 1956; Gatty, *The raft book,* Survival dat, 1943.

Pluta a constituit o sursă de inspiraţie și pentru pictori.

Amintim pictura lui Géricault intitulată „Pluta meduzei” care reușește să redea dramatismul luptei cu marea.

Reluarea navigaţiei pe plută, inaugurată de expediţia pe *Kon-Tiki,* nu se datorează întâmplării. Ea reprezintă o concretizare a interesului de care se bucură, în general, „escapadele” de acest gen.

Bineînţeles că pluta și navigaţia pe această ambarcaţie prezintă o serie de

neajunsuri, date fiind viteza redusă și lipsa de confort. În plus pretinde ca echipajul să se găsească într-o formă fizică excelentă.

În ceea ce privește navigaţia ca atare, utilizarea plutei presupune un anume traseu care să permită folosirea vântului și curenţilor.

Primele două neajunsuri nu pot fi totuși considerate dezavantaje, dacă ţinem seama că pluta se utilizează nu numai la traversarea oceanelor, ci și pentru plăcerea de a călători pe ea.

Timpul petrecut pe o plută oferă ocazia de a culege o multitudine de impresii, de a face o serie de observaţii deosebit de interesante relatate în cărţile unor navigatori ca Heyerdahl, Willis, Bisschop. Asemenea bogăţie de impresii nu poate fi întâlnită în cărţile renumitului navigator „intelectualist" Gerbault, nici chiar în ale scriitorilor de profesie de talia lui Manry.

Cine vrea să cunoască Oceanul, să-l simtă și să-l învingă alege pluta. Cine se grăbește are la dispoziţie avionul.

Navigabilitatea limitată a plutei constituie un mare neajuns, dar el nu se deosebește decât sub aspect cantitativ de dezavantajele pe care în general le prezintă navigaţia pe vasele cu pânze…

Oare navigaţia pe plută este primejdioasă? Se poate râs punde afirmativ, adăugând că nu depășește riscurile la care se supune orice navigator pe o ambarcaţie, fie ea mică sau mare. Se cunosc doar trei accidente tragice. În două dintre ele se știu chiar amănuntele — a lui Bisschop (Cap. 9) și Lescombe (Cap. 12). Ambele au survenit în momentul acostării la un ţărm stâncos, manevră extrem de riscantă indiferent de mijlocul de navigaţie folosit. Lectura capitolelor amintite va evidenţia, de altfel, cauzele care au determinat catastrofa.

Orice s-ar spune, navigaţia pe plută este în felul său un fenomen și, în același timp, un triumf al naturii asupra rutinei, grabei și comodităţii care îl caracterizează pe omul modern. Ar putea fi considerată și ca o formă de protest împotriva maniei de a stabili recorduri, manie ce ucide navigaţia, a curselor nebunești și costisitoare, a tehnicii diabolice care pune în mișcare yachturile.

Un cunoscător în materie, Jean Merrien, navigator și scrii tor, îşi precizează astfel punctul de vedere: „Cel care este un adept al tehnicii moderne nu trebuie s-o aplice la navigaţie, care se caracterizează tocmai prin cerinţa de a nu fi modernă…

El nu duce lipsă de mașini care să-i permită să facă cercetări pe apă sau sub apă cu precizie și rapiditate. În ce mă privește, mă gândesc la altceva, la tineretul dornic de aventură și la navigatorii sportivi obișnuiţi. După cum spuneam, mania recordurilor, spiritul competiţional exacerbat și tehnica modernă alterează tocmai esenţa sportivă a navigaţiei maritime. În afara candidaţilor la gloria competiţională se găsesc totdeauna și oameni atrași de mare, caracterizaţi de plăcerea pură de a naviga și nu de goana după glorie".

În navigaţie, ca și în alte ramuri de sport, mania recordurilor este o armă cu două tăișuri. Construcţia unor yachturi de curse costisitoare se întoarce împotriva omului. Iată un exemplu: dacă la o regată iau startul șase yachturi, fiecare valorând un

milion (yacht de curse cu echipament special) și un echipaj de șapte persoane, aceasta înseamnă că sunt frustraţi de a participa în competiţie alţi trei sute cincizeci de amatori, care ar putea concura pe yachturi de serie, obișnuite, fără dotări speciale, valorând fiecare o jumătate de milion.

Dar ironia constă în aceea că în ambele cazuri ar învinge tot cel mai bun echipaj.

Semnificaţia cifrelor de mai sus este simplă, însă implicaţiile lor prezintă oarecare gravitate. Pentru orice om avizat este clar că navigaţia ca atare se încheie în momentul în care intervin calculatorul electronic al cursului, semnalizatorul de schimbare a vântului, sonda-alarmă, directivele de navigaţie expediate de la mal, indicaţiile privind cursul real (cu sau fără devieri).

Adepţilor tehnicii avansate ar trebui să li se reamintească că ar putea fi scutiţi (poate nu este acesta termenul cel mai potrivit) chiar de manevrarea timonei, pânzelor etc. Și în ultimă instanţă, echipajul ar putea chiar lipsi, conducerea fiind reali zată mai rapid prin telecomandă.

Conducerea unui yacht de 25 m lungime de un navigator solitar, care dispune de întreg arsenalul electronic este echivalentă cu deplasarea unei haltere de trei tone de către halterofil care apelează în acest scop la ajutorul unui palan.

Faţă de această situaţie pluta, invadată de apă, care înfruntă vitejește vântul este mai mult decât o speranţă, o mângâiere, o certitudine că încă nu este totul pierdut.

Milioane de oameni îşi părăsesc duminica mașina și se îndreaptă spre apele încă nepoluate cu acid sulfuric de fabrica învecinată și, dacă norocul le surâde, se scufundă la un metru și jumătate pentru plăcerea de a prinde un rac, cu speranţa că nu este încă radioactivizat. Natura rămâne de neînlocuit.

Dar să nu uităm că sunt și oameni grăbiţi. Nu-i nimic.

Și Oceanul, ca Louvre-ul, poate fi admirat luni în șir sau străbătut, la nevoie, într-o jumătate de oră.

1. CĂLĂTORIA LUI ULISE

„Mai fu el purtat de valuri două zile și două nopţi; dar când a treia zi se arătară zorii, vântul se potoli și se lăsă peste ape o liniște adâncă. Săltat pe o creastă de val. Ulise zări deodată uscatul.”

(Odiseea)

Vorbind de marile expediţii nu putem să trecem cu vederea cea mai interesantă și mai con troversată călătorie — cea a lui Ulise (sec. XII î.e.n.).

Întorcându-se din Troia, Ulise, regele Itacăi, după ce și-a îmbarcat restul oștirii pe cele douăsprezece corăbii, s-a îndreptat spre sud, către Grecia, nu atât din dorinţa de a ajunge în braţele Penelopei (despărţirea dura de zece ani), cât din chemarea spre aventură. După numeroase peripeţii pe uscat și pe mare, navigând pe vreme calmă și pe furtună, Ulise se îndrepta spre casă. Din nenorocire vasul său avariat de trăsnet și de valuri a fost în cele din urmă distrus. Ulise, singurul

supravieţuitor, și-a improvizat o plută din resturile corăbiei. După nouă zile și nouă nopţi a reușit să ajungă la ţărm.

Numeroase și înfricoșătoare au fost încercările prin care a trecut Ulise până să ajungă pe uscat.

Unii istorici literari au fost de părere că Odiseea reprezintă de fapt o îmbinare a mai multor poeme, rod al fanteziei autori lor anonimi, îmbinare armonios realizată de Homer.

În ultima vreme, doi admiratori și cunoscători ai operei lui Homer — Armin Wolf și Hans Wolf — în cartea intitulată „Drumurile lui Ulise” au analizat descrierile din Odiseea în comparaţie cu hărţile maritime ale Mediteranei, raportându-le la posibilităţile de navigaţie ale corăbiilor din acele timpuri.

În urma studiului efectuat mai mulţi ani, ei au confirmat autenticitatea călătoriei lui Ulise, ilustrând-o cu exemple. Descrierea ţărmurilor, a insulelor vizitate de Ulise corespunde realităţii, direcţiile de navigaţie fiind conforme sistemului de curenţi și vânturi al mării. Fraţii Wolf au ajuns la concluzia că Ulise, întorcându-se din Troia, a întreprins o lungă călătorie prin Ciclade, Capul Malea, Djerba, Malta și Sicilia. Această peregrinare a durat zece ani, incluzând și escalele din care unele au fost de câţiva ani.

Concluziile fraţilor Wolf surprind prin profunzimea lor. Ei au reușit să elucideze chiar unele pasaje neclarificate din povestirile lui Homer. Astfel, de exemplu, problema spinoasă a modului în care Ulise s-a întors în Grecia natală din insulele Liparice (locul de reședinţă a zeiţei Calipso) fără a străbate ameninţătorul defileu al Messinei și alte locuri primejdioase.

Ipoteza autenticităţii călătoriilor maritime ale lui Ulise este de natură să-i satisfacă pe navigatori. Bineînţeles că este nevoie de mult timp pentru a se stabili dacă nu este vorba tot de o speculaţie de genul celor lansate în fiecare an, unele de-a dreptul neinteresante.

Dar să fim optimiști. Troia a fost descoperită de H. Schliemann, un arheolog autodidact german, care, vrăjit de frumuseţea „Iliadei”, și-a propus să stabilească poziţia legendarului oraș.

Informaţiile furnizate în „Odiseea” privind călătoria lui Ulise sunt suficiente pentru a reconstitui drumul parcurs de erou pe plută la întoarcerea acasă. După cum în „Iliada” mânia era elementul permanent, în „Odiseea” vântul este leit-motivul fiecărei strofe. Prin intermediul naraţiunii marea este per manent prezentă, la ea se revine mereu. Pânzele străbat albastrul apelor, furtunile ridică valuri uriașe, haosul înghite naufragiaţii, pescarii îşi unesc chemările cu glasul păsărilor. Soarele, amestecându-și purpura cu culorile mării, creează imagini de o rară măreţie și frumuseţe… Homer, maestrul metaforei, ne încântă cu descrierea mării și a aventurilor marinărești parcă pentru a ne demonstra erudiţia sa în acest domeniu.

În „Odiseea”, timpul (s-a scris o întreagă literatură pe această temă) este marcat cu precizie, ca într-un jurnal de bord. Când Ulise s-a aventurat pe plută era toamnă — poate că acest anotimp exprima metaforic simbolul iubirii consumate pe insulă; au urmat optsprezece zile de navigaţie, două zile și două nopţi de luptă acerbă cu

valurile dezlănţuite.

Eroii lui Homer au fost obiectul admiraţiei și invidiei a peste o sută de generaţii, reprezentând adevărate modele de tărie morală și vigoare fizică. Ei au constituit sumumum de virtuţi pentru legiunile romane, ca și pentru exploratorii Evului Mediu și vor rămâne ca atare și pentru generaţia actuală de astronauţi.

În Ulise găsim înmănuncherea tuturor calităţilor — forţă, spirit întreprinzător, curaj. Un navigator iscusit. După secole, aceste trăsături îi vor caracteriza pe alţi temerari, ajunși personaje aproape legendare, ca Willis, Bisschop, Modena.

Parandowski scria că literatura dedicată lui Homer a crescut asemeni unui recif de corali care se dezvoltă strat cu strat. Aproape anual asistăm la o descoperire, care numai după câteva luni nu mai prezintă interes.

„Odiseea” a fost fărâmiţată pentru a fi recompusă asemenea unui mozaic sau mai degrabă unui joc de domino. S-a discutat fiecare părticică pentru ca, în cele din urmă, să se pună sub semnul întrebării chiar existenţa lui Homer și a războiului troian etc.

Schliemann nu a descoperit Troia!

Psihanaliștii americani consideră fenomenul ca un reflex de apărare îndreptat împotriva autorităţii și faimei lui Homer care apasă asupra creatorilor contemporani asemeni unui cer plumburiu pe care nu-l pot tolera, dar nici exclude.

În ceea ce ne privește putem face abstracţie de toate acestea, căci pentru noi prezintă interes doar călătoria lui Ulise.

Să urmărim, așa cum ne propun și fraţii Wolf, peripeţiile lui Ulise descrise în minunata operă a lui Homer.

După ce se salvează cu ajute firul plutei încropite din resturile corăbiei sale, Ulise ajunge pe insula Ogigia. Aici duce un trai îmbelșugat și plăcut. Dorinţa de a naviga se reaprinde – îşi amintește cu lacrimi în ochi de primirea caldă pe care i-a făcut-o Calipso…

Probabil că îndrăzneţul navigator cunoștea deosebitele calităţi ale plutei — simplitatea construcţiei, plutirea şi guranţa navigaţiei. În clipele de răgaz dintre ospeţele ce se ţineau lanţ, gândul lui revenea cu perseverenţă la construcţia unei plute mari, cu care să se poată întoarce acasă, la soţie. Se pare însă că graba nu i-a fost prea mare (nici nu-i de mirare) deoarece au trecut luni și ani, mai precis șapte, până să ia hotărârea. Planul construcţiei a prins, în sfârșit, contur. Calipso, dându-și seama că Ulise este copleșit de dorul soţiei și mai cu seamă al mării, i-a procurat navigatorului uneltele necesare. În „Odiseea” se spune că în lada oferită lui Ulise se aflau un topor, un burghiu, o secure, ace, o daltă. „… îi dădu un lung topor de aramă cu două tăișuri și cu coadă de măslin; îi dădu și o bardă ascuţită și-l duse apoi la capătul insulei unde se afla un pâlc de copaci mari: aluni, plopi și brazi înalţi până la cer, cu trunchi uscat de mult și bun la plutit”.

Așadar, zeiţa era la curent cu problemele de navigaţie ale acelor vremuri. Ulise, entuziast, a început să lucreze. Lemnul uscat plutea bine, iar fasonarea lui nu ridica probleme… „Trânti jos mai întâi douăzeci de copaci, îi curăţă de crăci, îi ciopli în muchii și-i întinse în șir”.

Homer povestește amănunţit modul în care Ulise îşi construiește pluta, lucru ce ne permite să ne-o imaginăm cu oare care aproximaţie.

„… Zeiţa îi aduse apoi un sfredel cu care găuri grinzile;

le potrivi la urmă la un loc și le legă cu scoabe. Cât de mare face meșterul fundul unei corăbii, așa de mare și de largă era și pluta lui Ulise”.

Aceasta este singura informaţie privitoare la dimensiunile plutei. Ea deschide câmp larg speculaţiilor, permiţând diverșilor autori să jongleze cu dimensiunile trunchiurilor (pe care Homer nu le menţionează). De obicei, ei consideră că lăţimea plutei (conform informaţiilor privind navigaţia grecească din acele vremuri) nu putea să depășească cinci metri — aceasta ne sugerează să apreciem diametrul trunchiurilor la mai puţin de douăzeci și cinci de centimetri, adică grosimea unor stâlpi de telegraf.

Cine a văzut vreodată un copac care crește în climatul mediteranean ar izbucni în râs, deoarece nu există trunchiuri mature cu un diametru sub cincizeci de centimetri. Trunchiurile aveau, deci, cel puţin cincizeci de centimetri și erau așezate în două straturi (un argument suplimentar l-ar constitui și faptul că Ulise era interesat ca puntea să depășească cât mai mult suprafaţa apei).

Dar să vedem ce scrie Homer mai departe:

„… întinse scânduri lungi pe proptele, peste care așternu un pod. Făcu apoi catargul, lopeţi și cârmă, pe care o împrejmui cu împletitură de răchită; ca să oprească valurile și ca să-i dea povară el îngrămădi în fund lemne. Calipso îi mai aduse apoi pânza, din care îşi făcu cu meșteșug vintrele, de le legă de catarg cu odgoane. Iar la urmă, cu pârghii îşi împinse pluta în mare”.

Ce-i drept, după lansare însuși constructorul a recunoscut că pluta nu era deloc confortabilă, dar pentru el reprezenta lucrul cel mai de preţ.

Lui Ulise construcţia i-a luat patru zile, ceea ce depășește de zece ori posibilităţile unui singur om… Dar să nu uităm că avem de-a face cu un erou.

Lungimea plutei, conform schiţelor vremii, atingea aproximativ zece metri. Împletitura din răchită reprezenta supra structura susţinută de o prăjină. Catargul, înfipt între două trunchiuri, era fixat cu ajutorul hobanelor și sarturilor.

Ţinând seama de faptul că manevrarea pânzelor și conducerea propriu-zisă trebuia să le facă singur, Ulise nu și-a construit un catarg prea înalt. Suprafaţa pânzelor, dacă admitem că au fost două, trebuia să atingă aproximativ treizeci de metri pătraţi.

„… în ziua a patra îşi isprăvi lucrul, iar în a cincea Calipso îl lăsă să părăsească insula, după ce-l spălase și-l primenise cu haine înmiresmate, și-i pusese în corabie un burduf mai mare cu apă și unul mai mic cu vin roșu și o traistă cu merinde”.

Homer amintește că în traistă se găsea și pâine, deci nu există diferenţe esenţiale în ce privește alimentaţia, în ciuda celor treizeci și două de secole care-l despart pe Ulise de Heyerdahl.

Se pare că drumul pe care urma să-l străbată Ulise nu era prea lung. Burduful cu vin — dacă l-ar fi băut în cantităţi moderate — i-ar fi fost suficient pentru o săptămână, iar cel cu apă ceva mai mult. Merindele îi ajungeau pentru aproximativ

o lună. Trebuie să remarcăm că alimentele erau ferite de umezeală. Atât rezervele relativ reduse, cât și lipsa echipamentului, la care trebuie adăugată și navigaţia solitară, pledează pentru faptul că această călătorie era prevăzută să dureze zece, cincisprezece zile. „Îi suflă apoi din spate un vânt călduţ și prielnic. Voios îşi desfăcu Ulise pânzele, se puse apoi la cârmă şi-şi îndreptă pluta cu mina sigură și dibace. O clipă nu i se lipi somnul de gene, ci privi Cloșca, Văcarul care apune târziu, Ursa, poreclită și Carul, ce se întoarce spre același loc, cătând la Orion și care singură nu apune în ocean și de aceea zeiţa îi spusese lui Ulise să plutească înspre stânga ei”.

Fără îndoială, Ulise naviga spre răsărit. Dacă continuăm analiza obţinem două variante ale traseului urmat. Admiţând faptul că în această călătorie Ulise s-a îndreptat direct spre Itaca natală, atunci pot fi considerate ca locuri de plecare partea de sud a Italiei, Sicilia sau chiar Sardinia. Fraţii Wolf susţin această idee, sugerând că Ogigia ar fi insula pe care-și avea reședinţa Calipso.

Ulise intenţiona fie să reia confruntarea cu Scylla și Charybda (strâmtoarea Messina), fie, mai probabil, să urmeze cel mai scurt drum spre Itaca, pe la răsărit. După ce a ajuns în dreptul Apeninilor, intenţionând să-i depășească, el și-a propus să folosească un alt mijloc de deplasare, apelând apoi tot la o plută pentru a ajunge în Itaca, făcând un alt salt, de astă dată mai lung, peste Marea Ionică. Traseul răsăritean neducând direct acasă, oricare supoziţie poate fi considerată valabilă…

„Călători el șaptesprezece zile, iar în ziua a optsprezecea zări munţii umbroși ai ţării feacilor, insula cea mai apropiată, ce i se arătă în ceaţa mării ca un scut…”

Dacă admitem că ţara feacilor este Calabria (care nu depășește 30 de km lăţime), în drumul spre Itaca i-ar fi fost suficientă o singură zi pentru a atinge malul Mării Ionice de unde ar fi zărit Itaca aflată la o distanţă de numai 200 de mile și la care putea ajunge cu o altă plută. „… Neptun se întorcea tocmai atunci din Etiopia când de pe înaltul munţilor Solimi zări pe Ulise cum se luptă cu valurile.

Pe dată îl cuprinse o mânie năprasnică și, scuturând din cap îşi zise în sine:

«Se vede că, pe când mă aflam în Etiopia, s-au răzgândit zeii în privinţa lui Ulise, că iată-l că se apropie de ţara feacilor și dacă poposește acolo îi e scris să scape de restriștea ce-l urmărește, dar las că i-o fac eu să o simtă și mai amar.»

După așa vorbe, zeul strânse norii și cu furca răscoli valurile, dezlănţui toate vânturile și aţâţă toate furtunile. Nori întunecoși acoperiră și Marea și ţărmurile; noaptea se lăsă din văzduh. Austrul și Vântul de munte se ciocniră cu Vântul de baltă și cu Crivăţul, ridicând valuri uriașe, iar Ulise simţi cum i se sfâșie inima și cum i se moaie picioarele. Oftând, îşi zise în sine:

«Ce are să mai fie și cu mine, că teamă mi-e că a avut dreptate zâna când mi-a spus că am să mai trag multe necazuri până să ajung acasă, că iată că i se împlinește spusa: vezi cu ce mai nouri se acoperă cerul! Fierbe marea! Ce volbură de vânturi. Mi-a sosit și mie ceasul! De trei și patru ori mai fericiţi au fost grecii care au pierit la Troia de dragul celor doi Atrizi și mai bine pieream și eu în ziua în care troienii mă urmăreau cu suliţele, când stăm lângă leșul lui Ahile, că grecii îmi făceau alaiul de îngropăciune și mă cinsteau. Acum mi-i dat să mor așa de jalnic!»

La așa vorbe, un val năprasnic se prăbuși peste plută și o răsuci și-l zvârli departe pe Ulise, smulgându-i cârma din mâini. Învălmășite, vânturile îi zdrobiră catargul, îi aruncară hăt departe pânza și lopata, și-l ţinură multă vreme și pe dânsul sub apă, că hainele date de zână, umflate de apă îl împiedicau să se ridice din valuri. La urmă se ivi și el, vărsând apa amară; spuma sărată i se prelingea pe plete. Cu tot necazul ei nu uită însă pluta, ci, spintecând valul cu putere, o înșfăcă și se așeză pe dânsa, de scăpă de la primejdie”.

După cum se vede, furtuna a fost năprasnică. Răsturnarea plutei constituie un argument în plus în sprijinul părerii că lăţimea ei era relativ redusă. Ulise acţionează curajos, procedând ca orice navigator cu experienţă, se ţine de plută, salvându-se astfel de la înec.

Dar să reluăm Odiseea la pagina în care este descrisă furtuna:

„… Apa îl luă totuși în voia ei. Cum Crivăţul bate toamna un maldăr de mărăcini uscaţi, așa îl împingeau și pe dânsul vânturile în toate părţile. Când îl lăsa Austrul în voia Crivăţului, când Vântul de munte îl smulgea Vântului de baltă. În vremea aceea, iată că-l zări Ino, fiica lui Cadmos, care, nemuritoare sub numele de Leucotea, se bucura acum în fundul mării de dragostea unui zeu. Și cum se îndură de necazurile lui Ulise, sub chipul unui scufundar ieși din valuri și se așeză pe plută zi când:

«Sărmane! De ce te-a urgisit așa zguduitorul pământului și îţi urzește atâtea nenorociri? Dar cu toată înverșunarea lui n-o să-ţi răpună capul. Fă ce am să-ţi spun, că îmi pari om cuminte: dezbracă-te de haine, lasă pluta în voia apei, iar tu înoată din răsputeri spre Ţara feacilor că ţi-i scris să scapi.

Petrece-ţi pe sub piept vălul ăsta, ca să te ferească de primejdia morţii și de îndată ce ajungi la ţărm aruncă-l departe, iar tu te du pe-aci încolo».

La așa vorbe zeiţa îi întinse vălul și se scufundă în apa *ce-i șterse iute* urma?

„Vălul” trebuie să fi fost ceva asemănător unui colac de salvare din zilele noastre.

„… Ulise șovăi atunci puţin și oftând îşi zise așa în sine:

«Nu-mi întinde oare din nou vreun zeu o capcană de mă îndeamnă să cobor de pe plută? N-o să-l ascult că prea-i de parte uscatul pe care îmi spusese că o să scap. Să fac mai bine ce-i mai cuminte; câtă vreme scândurile acestea sunt legate o să rămân şi-o să rabd; când valurile le vor împrăștia o să mai am timp să mă arunc înot, că alt mijloc n-o să-mi mai rămână».

Pe când se frământa așa cu mintea, iată că Neptun repezi asupra lui o namilă de val, care, căzând cu zgomot îl mătură.

Cum suflarea vântului împrăștie un mănunchi de paie, așa și valurile spulberară în toate părţile lemnăria plutei. Ulise se căţără pe scândură, strunind-o ca pe un cal; se dezbrăcă apoi de haina ce-i dăduse Calipso, se încinse pe sub piept cu vălul Leucoteei, se avântă în mare, o prinse în braţele vânjoase și se puse să înoate. Neptun îl zări și, clătinând din cap, îşi zise în sine:

«Mai pătimește, obidă amară, mai fi bătut de valuri până ce-i ajunge la feacii ieșiţi din Jupiter. N-o să te plângi pe urmă că n-ai pătimit de ajuns».

Cu așa vorbe el îşi biciui caii încomaţi și ajunse la Ege unde i se înălţa curtea. În vremea aceea Minerva puse la cale alta: opri suflarea tuturor vânturilor și le porunci să stea locului și să intre în peșterile lor; lăsă slobod numai Crivăţul, de împinse în lături valurile ca să-i înlesnească lui Ulise drumul să ajungă la feaci. Mai fu el purtat de valuri două zile și două nopţi, deși vedea în fiece clipă moartea cu ochii. Dar când a treia zi se arătară zorii, vântul se potoli și se lăsă peste ape o liniște adâncă. Săltat pe o creastă de val, Ulise zări deodată uscatul. Cum nu mai pot de bucurie copiii când tatăl lor se scoală după o boală îndelungată, iscată de un duh afurisit de care l-au izbăvit apoi zeii, după rugăciunile lor, așa izbucni și voioșia lui Ulise când zări pământul și pădurile. Nerăbdător să-și pună piciorul pe ţărm, el înotă tot mai încordat, iar când se apropie auzi zgomotul valurilor ce se sfărâmau de stâncile ţărmurilor. Vuiau cumplit talazurile izbite de ţărm, iar marea se acoperea până departe de spumă, că nu se afla pe acolo un adăpost ori un liman sigur pentru vase, ci numai vârfuri prăpăstioase și stânci! Simţi atunci cum i se înmoaie inima și i se îndoaie genunchii și oftând îşi spuse așa în sine”.

Aici Homer ne dezvăluie cunoștinţele pe care le avea în domeniul navigaţiei. În expediţiile pe plută, acostarea reprezintă cel mai dificil moment. Doi dintre cei care au pierit în timpul expediţiilor pe plute — Eric de Bisschop și René Lescombe — și-au găsit moartea în viitoarea valurilor ce se spărgeau de stânci, încercând să acosteze.

«În zadar mi-au scos zeii un ţărm neașteptat, că tocmai când am străbătut noianul apei ca să ajung la el nu văd nicăieri un loc să pot ieși din mare, pretutindeni numai stânci cumplite și în jurul lor clocotesc valurile. Marea e adâncă și n-am unde să-mi pun piciorul. Să ies din apă, mi-i frică să nu mă arunce valul de stâncile astea ascuţite.

De înot ca să dau de un port sau de ţărm, mă tem să nu mă smulgă iarăși vârtejul în mijlocul valurilor, ori să nu-mi scoată în cale un zeu pizmaș vreuna din dihăniile hrănite de apele mării, că prea sunt urgisit de zeul mării».

Și în vreme ce se socotea el astfel, un val uriaș îl în pinse pe ţărmul stâncos, care-i sfâșia carnea și-i zdrobea oasele de nu-l lumina Minerva. Cu mâinile amândouă, el se apucă de stâncă şi-o îmbrăţișă gemând până ce valul trecu peste dânsul, așa că putu să scape, dar când apa se trase îndărăt, ea îl lovi și-l smulse în largul mării. Cum pietrele rămân încă prinse de piciorul caracatiţei, când o smulgi din cuibul ei, la fel și stânca păstra bucăţi din pielea mâinilor lui Ulise. Un talaz mare îl acoperi, așa că în ciuda sorţii pierea de nu-l povăţuia Minerva și răzbi pe deasupra talazurilor, spintecând înot șuvoiul ce avea să-l împingă spre mal și cercetă cu ochii un adăpost, unde ţărmul se lăsa mai jos și nimeri la gura unui râu cu ape limpezi, pe care stâncile din jur îl fereau de vânturi. De cum zări apoi râul curgător, Ulise se rugă de el:

«Ascultă-mă, Doamne, oricine ai fi, la tine vin după ce te-am dorit atât de mult, ca să scap de valuri și de mânia lui Neptun. Și zeii se îndură de cel ce rătăcește, că biet pribeag îţi intru în unde și te rog ca, după atâtea trude, să te milostivești de nenorocirea mea, o Doamne, în faţa ta mă închin».

Așa grăi, și apa se întoarse din drum, îşi opri valurile, întinse o undă liniștită ce-l adăposti pe nisipul matcei ei. Ulise era sleit, iar genunchii și braţele i se muiaseră, că marea îi luase vlaga. Trupul i se umflase, iar apa sălcie îi umpluse gura și nările. Fără glas, fără putere, doborât de oboseală, se în tinse pe ţărm, abia răsuflând. Când mai apoi prinse a-și veni în fire, îşi desfăcu de pe piept vălul zânei și-l aruncă în apă, de-l luă marea, de unde îl prinse Ino.

Ulise porni apoi de se ascunse în papură… sărutând pământul[6].”

Și astfel prima expediţie pe plută s-a încheiat în mod fericit, în ciuda încercărilor la care a fost supus eroul. Călătoria a fost și liniștită, și solitară, dar și bântuită de furtuni; barca s-a răsturnat, s-a desfășurat chiar și lupta desperată pentru supravieţuire, așa cum se va petrece și secole mai târziu, când eroii vor fi Heyerdahl, Willis, Bisschop…

1. **Bradford E**. CĂLĂTORII CU HOMER.
2. **Homer** ODISEEA. București, Imprimeria Naţională, 1946.
3. **Schlidt E.** IN THE WAKE OF THE ODYSSEUS. New York, 1953.
4. **Wolf A.H.** ODYS REISE.
5. **Wolf. A**. PROLEGOMENA AD HOMERUM.

[6] Citatele au fost extrase din. „Odiseea". București, Imprimeria Națională, 1946. (N.T.).

2. PRIMA PLUTĂ STRĂBATE OCEANUL

NONPAREIL – JOHN MIKES

Călătoriile romantice pe plută constituie un capitol aparte al istoriei navigaţiei. Un precursor al acestor expediţii este considerat Heyerdahl a cărui faimă se datorează călătoriei întreprinse pe celebra plută *Kon-Tiki* și mai ales minunatei sale cărţi „Expediţia Kon-Tiki”.

De fapt, prima expediţie cu caracter sportiv a fost între prinsă acum mai bine de o sută de ani. Numerele de arhivă ale săptămânalului „The London Illustrated News” consemnează că în 1867, mult înaintea debutului marilor călători, în Statele Unite ale Americii se avansase ideea traversării Atlanticului pe o mică plută pneumatică. Această ambarcaţie, considerată cu totul ieșită din comun, a fost pusă sub semnul îndoielii nu atât din cauza formei sau dimensiunilor sale, cât datorită materialului din care era construită. Pe vremea aceea nu existau încă roţile pneumatice (automobilul a apărut abia în 1886). Aveau să mai treacă nouăzeci de ani până la formidabila călătorie a lui Bombard pe *Herétique.* Cauciucul era folosit pe atunci doar sub forma radierei. Nimeni nu putea să întrevadă cum se va comporta o plută de cauciuc sub acţiunea îndelungată a apei de mare.

Trei americani, îndrăzneţi navigatori — căpitanul John Mikes, George Miller și Jerry Mallene — și-au dedicat forţele construirii unei plute ce urma să-i transporte de la New York până pe coasta engleză, înfruntând valurile Atlanticului de Nord. *Nonpareil* („Inegalabila”) era compusă din trei „havane” din cauciuc indian, fiecare având diametrul de 75 cm și lungimea de 7,70 m. De fapt, erau niște cilindri cu extremităţile conice, construiţi astfel pentru a învinge rezistenţa opusă de apă la înaintare. Asamblarea era făcută cu ajutorul unei rame de lemn, de care erau fixaţi cei trei cilindri prin intermediul unor frânghii (cabluri vegetale). Pe ramă era fixată puntea de scândură, cu o suprafaţă de 6X3 m. Două catarge înalte, de 6 și respectiv 7 m erau fixate între grinzile ramei, susţinute fiecare de trei perechi de sarturi.

„Inegalabila” avea trei pânze cu o formă asemănătoare celei folosite de pescarii de pe ţărmurile apusene ale Angliei. Suprafaţa totală a pânzelor atingea 30 m^2.

Echipajul era adăpostit într-un mic cort, menit să-l ferească de frig și umezeală.

Scopul călătoriei era de a demonstra capacitatea unei plute de a naviga sigur și rapid, în condiţii foarte grele. O altă funcţie ce i se atribuia era aceea de mijloc de salvare.

Câteva zile înaintea startului, așteptat cu o curiozitate lesne de înţeles, *Nonpareil* a fost încărcată cu rezervele de alimente și de apă. Au fost îmbarcate și uneltele necesare pentru asigurarea reparării eventualelor avarii ale plutitoare lor (cilindrilor de cauciuc).

În ziua de 4 iunie 1867 cei trei temerari, ovaţionaţi de mul ţimea strânsă pe cheiul New York-ului, au ridicat pânzele îndreptând prora spre răsărit. O briză

ușoară a umflat pânzele și pluta a început să se depărteze de mai încet, dar sigur. „Primele două săptămâni au fost un infern” avea să declare mai târziu curajosul echipaj.

Între timp, vânturi schimbătoare, care rostogoleau valurile peste plută, au împins-o spre ţărm de șapte ori, ca urmare a rezistenţei laterale reduse pe care primitiva ambarcaţiune o opunea. Au fost momente foarte dificile, care l-au adus pe căpitan în situaţia de a fi gata să abandoneze.

Orice navigator știe că o astfel de plută dispune de posibilităţi foarte limitate de navigaţie. Dacă reușește să-și menţină cursul beneficiind de un vânt plin, lucru ce-l poate realiza orice obiect plutitor, nu același lucru se întâmplă în cazul când suflă travers și când pluta nu-și poate menţine cursul.

Ceas de ceas, zi de zi Mikes, Miller și Mallene s-au luptat să anihileze deriva. Ei au introdus între plutitor niște scânduri menite să joace rolul de derivor. În cele din urmă Neptun le-a răsplătit perseverenţa. Vântul și-a schimbat direcţia de la N-V la V-N-V. Pentru prima oară *Nonpareil* și-a justificat numele.

Valurile s-au liniștit, iar pluta, cu pânzele întinse, a început să înainteze spre ţărmurile Angliei, aflate la 3.000 de mile.

Pluta era echipată foarte modest, nu avea aparate de in registrat timpul, așa că navigatorii au apelat la soare, aproximând după poziţia acestuia latitudinea pentru a-și menţine cursul propus. Ei nu puteau ocoli Europa în aceste condiţii.

Pluta se menţinea pe valurile Oceanului și chiar pe vânt puternic echipajul nu era udat de ape. Ulterior ziarele au supranumit această călătorie „călătoria încrederii”. Într-adevăr era vorba de a crede cu tărie că atât vântul, care îşi schimbă frecvent direcţia în acea zonă, cât și voinţa vor servi până la capăt îndrăzneţul echipaj. Cauciucul din care era construită pluta ridica aceleași semne de întrebare, deoarece rezistenţa lui la acţiunea apei de mare era puţin cunoscută.

Totuși, soarta le-a fost favorabilă navigatorilor care au reușit să străbată într-o lună aproape jumătate din drum.

Rezervele de apă potabilă erau suficiente chiar pentru un echipaj care suferea de sete din cauza căldurii. Nu același lucru se poate spune de rezervele de alimente. Spre norocul lor, numeroasele vase întâlnite în drum le-au completat stocul de alimente, oferindu-le diverse cadouri. Un „cadou” au fost cei câţiva pescăruși care, renunţând la vasul cu care veniseră, s-au alăturat lui *Nonpareil,* reîntorcându-se în Europa.

Deși ţărmul era încă departe, echipajul se pregătea sufletește pentru contactul cu uscatul. Toţi sufereau de frig, unica sursă de căldură, o lampă de petrol dovedindu-se complet neeficientă.

Unul din vasele întâlnite le-a făcut cadou o… găină. Această vietate simboliza viaţa de pe uscat și în loc s-o mănânce au păstrat-o vie și nevătămată, ducând-o cu ei până la Southampton.

Nonpareil a intrat în rada portului la 25 iulie, înconjurată de pescărușii care erau consideraţi membri ai echipajului de către cei trei navigatori.

Pluta a străbătut deci Atlanticul de Nord în 51 de zile, din care 8 au fost total

nefavorabile navigaţiei.

Pe puntea ei zâmbeau fericiţi trei oameni, bărboși și bronzaţi, alături de butoaiele lor în care se mai aflau 30 de galoane de apă. Ei au reușit să demonstreze că Atlanticul poate fi traversat pe plută.

Organizatorul și căpitanul ambarcaţiei îşi atinsese ţelul – a adus pluta până pe ţărmurile Europei. Sumele încasate de la cei dornici să viziteze pluta i-au permis să plătească salariul celor doi membri ai echipajului, ba chiar să întreprindă o vizită în Europa.

Pluta de cauciuc n-a fost de natură să stârnească entuziasmul englezilor conservatori. Ani la rând, în întreaga lume se foloseau șalupele de salvare. Posibilitatea de a se construi plute pneumatice pliante a reușit, totuși, să revoluţioneze modalitatea de intervenţie a salvamarului. Dar acest lucru s-a pe trecut abia la jumătatea secolului următor.

Deci, îndrăzneaţă escapadă pe care v-am relatat-o nu a reușit să schimbe tradiţionalismul în salvarea maritimă. În schimb, a fost de natură să incite alţi amatori de peripeţii, e adevărat mulţi ani mai târziu, ceea ce a reprezentat totuși o reluare a ideii care i-a animat pe acești deschizători de drumuri.

Ne desparte un secol de data când curajoasa *Nonpareil* a înfruntat apele Atlanticului. Astăzi când numele navigatorilor și chiar performanţa lor au fost date uitării, considerăm de datoria noastră să le reamintim.

1. **Barton Humphrey** ATLANTIC ADVENTURES. Adiard Coles Ltd. 1952.
2. **Borden A. Charles** SEA QUEST. Robert Hale, London.
3. THE LONDON ILLUSTRATED NEWS14. August 10, 1867.

3. O PLUTĂ DIN LEMN DE BALSA STRĂBATE PACIFICUL

Kon-Tiki – Thor Heyerdahl

„… Herman era un înotător excelent și, cu toate că ne dădurăm seama îndată că viaţa îi era în joc, trăgeam nădejde că va putea înota înapoi până la marginea plutei, înainte de a fi prea târziu”.

În ziua de 6 octombrie 1914, zgomotul produs de dopul unei sticle de șampanie anunţa familiei și vecinilor din strada Stengatan 7 nașterea lui Thor Heyerdahl, cel care treizeci de ani mai târziu avea să uimească lumea.

„Tatăl viitorului navigator, unul din locuitorii orășelului Larvik, situat la intrarea în Oslof jord — după cum notează bio graful și prietenul din tinereţe al lui Heyerdahl, Arnold Jacoby — s-a apropiat de patul soţiei și a ţinut un toast pentru sănătatea și fericirea noului născut”.

Micul Thor, cu o constituţie delicată, era un copil vioi și inteligent. Spiritul inventiv, la lentul la desen și imaginaţia bogată care-l caracterizaule de monstrează schiţa făcută la vârsta de 7 ani — reprodusă în biografia scrisă de Jacoby – Intitulată „Señor Kon-Tiki”. De senul redă visul unui băiat – o locuinţă lacustră de undeva din insulele Mării Sudului, înconjurată de o vegetaţie luxu nantă.

Biografia lui Heyerdahl prezintă o serie de contradicţii uimitoare privind comportamentul eroului. Juca fotbal destul de prost, la gimnastică era slab. În compania fetelor vădea o timiditate ieșită din comun. În schimb, dacă privim o fotografie în care apare pe fundalul unei izbe înzăpezite, alături de un câine imens suntem tentaţi să ne schimbăm părerea.

În ciuda timidităţii sale de adolescent, el a reușit mai târziu să câştige dragostea unei femei deosebite, care l-a urmat fără să șovăie.

Încă din copilărie, Heyerdahl a manifestat o deosebită pre ocupare pentru științele naturii și geografie.

Citea extrem de mult și-i plăcea să călătorească prin Norvegia natală.

Perseverenţa sa deosebită și, să fim drepţi, situaţia materială bună de care dispunea i-au permis să-și atingă idealul pe care și-l fixase.

Heyerdahl vorbea întotdeauna cu plăcere despre anii copilăriei, amintindu-și cu duioșie de mama sa care dorea cu tot dinadinsul să facă din el un savant, în accepţia clasică a acestui cuvânt, ca și de tatăl său căruia, spunea el, îi datorează înclinaţia spre aventură, spre risc.

A intrat în 1933 la Universitatea din Oslo, pentru a satisface dorinţa părinţilor săi. Cursurile l-au deziluzionat tot atât de mult ca și pe Alison, o fată încântătoare, care-l impresionase plăcut pe Thor. Într-o bună zi părinţii fetei au primit o scrisoare laconică:

„Dragă mamă și tată, am cunoscut un tânăr pe care-l cheamă Heyerdahl. Mi-a propus să ne căsătorim și eu m-am declarat de acord. Sunt nevoită să întrerup studiile, căci plec cu el în insulele Mar chize din Oceanul Pacific…”

Nunta a avut loc de anul nou, 1936, iar călătoria, la scurt timp după aceea Heyerdahl nu și-a mai reluat niciodată studiile de zoologie. Împreună cu soţia sa, la fel de excentrică, Heyerdahl a străbătut jumătate din lume, beneficiind de banii tatălui său, un bogat fabricant de bere — pentru a ajunge pe insulele Fatu-Hiva, o bucăţică de uscat pierdută în imensitatea Oceanului Pacific.

În Polinezia, acest adevărat rai pe pământ, Heyerdahl a manifestat pentru prima oară interes faţă de problemele de etnografie. A început prin a colecţiona statuete, idoli și alte vestigii ale culturii materiale aparţinând unei străvechi civilizaţii.

Așa cum îşi închipuise Thor, băștinașii trăiau în locuinţe lacustre, pe malul Oceanului, hrănindu-se cu ceea ce le ofereau pădurea și Pacificul.

Zile în sir Heyerdahl a ascultat poveștile fascinante ale bătrânului Tei Tetua despre istoria strămoșilor săi regali, pe care-i adora asemenea unor zei. De la el a auzit legenda despre marele zeu Tiki, care i-a strămutat pe strămoșii lui pe în sulele Pacificului dintr-o ţară îndepărtată ce se afla dincolo de Ocean… Heyerdahl și-a dat seama că statuile zeului Tiki, aflate acolo, amintesc giganticele figuri caracteristice vechi lor civilizaţii din America de Sud.

Fiecare zi din anul petrecut pe ţărmul Oceanului îi întărea convingerea că Alizeul ce bătea dinspre răsărit ar fi putut purta navele preistorice într-o singură direcţie – spre apus.

Comparând cultura Polineziei cu cea a Perú-ului se poate constata că documentele scrise, mitologia, cultura materială specifice fiecăruia sprijină premisa unei origini comune, confirmând legenda potrivit căreia zeul Kon-Tiki, învins de duș mani, s-a refugiat pe malul Pacificului, de unde, împreună cu însoţitorii săi, a navigat spre apus.

Aproape trei ani Heyerdahl a studiat o serie de cărţi, însușindu-și cunoștinţe vaste în domeniul antropologiei, arheo logiei și etnografiei. Se afla la apogeul cercetărilor sale când nemţii au invadat Norvegia. În timpul invaziei hitleriste, Heyerdahl se afla în S.U.A., pe urmele indienilor de pe ţărmul apusean.

Pentru familia Heyerdahl au urmat zile grele.

În această perioadă Thor este confruntat direct cu problemele vieţii. Nu mai are bani, n-are unde locui, nu poate apela la prieteni care să-l ajute. Pentru a-și întreţine soţia și fiul, „străinul” este obligat să accepte orice i se oferă de lucru, ruinându-și sănătatea. Deși neobișnuit, a rezistat. Nu după multă vreme a început să se adapteze și să-și recapete echilibrul. Stabilit în S.U.A. el s-a hotărât să servească armata norvegiană într-un grup de comando. Antrenamentul a fost dur și lipsit de romantism; zile în șir el a învăţat alfabetul morse, a participat la marșuri forţate până când Marte, zeul războiului, i-a oferit ocazia să lupte.

Școala de parașutiști îi trezește gustul pentru aventură. Împreună cu Knut Haugland — viitorul echipier de pe *Kon-Tiki* — întreprinde câteva acţiuni temerare pe teritoriul Norvegiei ocupate de hitleriști.

Trimis în zona de nord a Norvegiei, el are misiunea de a stabili legătura cu trupele sovietice care înaintau dinspre răsărit. Însoţește convoaie spre Murmansk, fiecare puţind să fie cel din urmă.

Toate aceste încercări au avut darul să-l călească pe Heyerdahl, astfel că atunci când va reveni la Oslo să-și întâlnească soţia, aceasta n-avea să-l recunoască, atât de mult se maturizase. Era, atunci în vârstă de abia 31 de ani.

Și-a reluat studiile privind ipoteza emigraţiei popoarelor primitive prin imensitatea Pacificului, ipoteză care nu se bucura de susţinători, nefiind acceptată. Teoriei sale i s-a opus un argument zdrobitor, considerau specialiștii, și anume faptul că nici incașii, nici alte popoare sud-americane nu dispuneau de nave care să permită transportul de oameni și mărfuri pe Ocean.

Thor, sfidându-i, le-a ripostat: „au navigat pe plute, lucru pe care vi-l voi demonstra, domnilor”.

În 1946, Heyerdahl a găsit în biblioteci descrierile primelor călătorii întreprinse de europenii care au atins ţărmurile apusene ale Americii de Sud. Ele cuprindeau schiţe și descrieri ale plutelor indiene construite din lemn de balsa. Pluta era prevăzută cu o pânză pătrată, derivoare și o vâslă lungă pentru cârmit, la pupă.

Primele studii asupra vânturilor și curenţilor de apă din sudul Pacificului au dus la concluzia că deriva plutei de pe ţărmurile Perú-ului până la arhipelagul Tuamotu ar dura aproximativ o sută de zile. Conform prevederilor specialiștilor, cel care ar fi îndrăznit să se aventureze trebuia să fie pregătit pentru o durată de două ori mai mare. Heyerdahl susţinea totuși că expediţia va dura nouăzeci și șapte de zile, aceasta fiind cea mai optimistă concluzie a calculelor sale.

Destul de repede Thor a găsit un echipier în persoana lui Herman Watzinger. Acesta din urmă venise în S.U.A. pentru a se specializa în tehnica refrigeraţiei, fiind de profesie inginer.

Intenţia lui era ca în — timpul călătoriei să studieze curenţii și valurile, făcând diferite măsurători.

Heyerdahl era preocupat de formarea echipajului pe care-l stabilise la șase membri. N-a întâmpinat dificultăţi deoarece ideea unei escapade pe o plută „preistorică” era de natură să fascineze pe oricare iubitor de călătorie, care se declara gata să-și abandoneze cariera, familia sau afacerile pentru această fantastică aventură.

Knut Haugland era tovarășul de arme al lui Heyerdahl.

Bravul combatant din mișcarea de rezistenţă norvegiană manevra cu aceeași îndemânare explozibilul ca și aparatul de radioemisie. Agil ca o pisică, totdeauna bine dispus, era oricând gata de acţiune.

Un alt prieten vechi la care Heyerdahl a apelat a fost Torstein Raaby, și el radiotelegrafist; informaţiile furnizate de el au permis bombardierelor britanice să scufunde vasul german *Tirpitz.* În plus era un adevărat polisportiv — schior de clasă, scrimer și parașutist.

Cel de-al cincilea a fost ales în persoana lui Erik Hesselberg, singurul marinar „de ocazie” al echipajului. Erik era un adevărat boem — pictor, cântăreţ și vagabond. Heyerdahl îl cunoștea din copilărie.

Al șaselea membru al echipajului nu fusese încă nominalizat.

Pregătirile au început să se desfășoare cu febrilitate. Heyerdahl a reușit, prin

bunăvoinţa unor cunoștinţe cu influenţă, să obţină sprijinul departamentului de aprovizionare al armatei americane. Astfel el a intrat în posesia unui stoc suficient de conserve, a primit saci de dormit, ulei împotriva arsurilor solare, prafuri antirechin, înotătoare și chiar chibrituri. Un cadou deosebit de important era barca pneumatică de salvare.

Aceeași generozitate a dovedit și marina britanică. În plus, numeroase persoane particulare le-au acordat împrumuturi pe termen nelimitat, dovedind astfel încrederea pe care o aveau în reușita acţiunii întreprinse.

Pentru a-și procura lemnul de balsa, ușor ca pluta, era nevoie să întreprindă o călătorie până în Perú sau Ecuador.

Guvernele ambelor ţări au manifestat multă bunăvoinţă, mai ales că ipoteza lui Heyerdahl, potrivit căreia locuitorii preistorici au populat insulele Pacificului, prezenta interes. Ajutorul acordat a fost substanţial.

În primele luni ale anului 1947 au început căutările pentru procurarea lemnului necesar plutei. Viitorii navigatori au cutreierat săptămâni întregi pădurile Ecuadorului, dar n-au reușit să găsească trunchiurile corespunzătoare. Războiul distrusese în mare măsură pădurile; lemnul de balsa se folosea în construcţia avioanelor. Trunchiuri de grosimea necesară mai puteau fi găsite doar în interiorul ţării. Din păcate a început sezonul ploilor, iar jungla s-a transformat într-o adevărată mlaștină.

„Reveniţi în Ecuador peste șase luni”, îi sfătuiau localnicii binevoitori.

Heyerdahl, care nu întâmpinase dificultăţi din partea preşedinţilor de state, era de astă dată total incapabil să intre prindă ceva — clima îi era potrivnică. A încercat toate drumurile. Vizita făcută „regelui balsa”, un potentat al industriei forestiere a fost de natură să-i accentueze pesimismul de care se simţea cuprins. Se părea că nu există nicio posibilitate să intre în posesia lemnului dorit înainte de încheierea sezonului ploios, care dura până la jumătatea anului. Or, sistemul de vânturi și curenţi ai Pacificului impunea ca pluta să fie lansată cel târziu în primele zile ale lui martie pentru ca echipajul să-și păstreze șansa de a încheia cu succes călătoria.

…Cu toate acestea, Heyerdahl n-a capitulat. Împreună cu Watzinger a plecat la Quito, la bordul unui mic avion, încercând astfel să se apropie cât mai mult de sursa lemnului de balsa.

Intenţia lor era să transporte trunchiurile pe apa râului, până la Ocean. Nici de astă dată soarta nu le-a fost favorabilă: păduri inundate, drumuri impracticabile, bandiţi. Au pornit cu jeepul spre Quivedo, înarmaţi cu pistoale, afundându-se în noroaie, ocolind prăpăstiile și au reușit să ajungă până la plantaţia de balsa unde erau așteptaţi. Zi de zi, sub ploaia ecuatorială, au fost supuși la încercări care pe alţii i-ar fi făcut să abandoneze.

În cele din urmă au reușit să taie cei doisprezece arbori imenși.

I-au descojit, ajustându-i la dimensiunile dorite și cu ajutorul cailor i-au transportat până pe malul râului. După ce i-au lansat la apă i-au legat în două plute, transportându-i astfel până la ţărmul Oceanului, unde i-au îmbarcat pe un vas, care i-a dus până la Callao, locul de asamblare a plutei.

Înainte de a începe construcţia și-a făcut apariţia și cel de-al șaselea membru al echipajului, Bengt Danielsson, un etnolog suedez, suficient de curajos pentru a întreprinde o călătorie în compania a cinci norvegieni.

În sfârșit a început și construirea plutei. Inepuizabilul și descurcăreţul Heyerdahl a descoperit un loc ideal — șantierul naval militar. Mai mult chiar, el a obţinut și sprijinul unui atelier de dulgherie și asistenţă tehnică calificată.

Nouă trunchiuri ascuţite la capete au format corpul plutei.

Ele au fost îmbinate cu frânghii de 30 mm grosime și introduse în niște șanţuri adânci. Trunchiul cel mai lung, plasat în centru, atingea 14 m lungime. Trunchiurile mai subţiri au fost așezate transversal, la distanţă de 1 m. În ansamblu pluta era legată cu trei sute de bucăţi de funie, bine înnodate. Puntea, din bambus despicat, a fost fixată de plută în panouri separate. Deasupra a fost acoperită cu rogojini din trestie de bambus împletită.

La mijlocul plutei, înspre pupă, a fost construită o cabină mică, din beţe de bambus, ai cărei pereţi erau din trestie de bambus împletită. Acoperișul, din șindrilă de bambus, era învelit cu frunze groase de banan. În faţa cabinei au fost montate două catarge, din lemn de manglier, tare ca fierul, înclinate unul spre altul, astfel încât permiteau să fie legate la vârf (ulterior acest gen de catarg a fost folosit în aproape toate expediţiile). Vela, dreptunghiulară, ridicată pe un cadru confecţionat din două tulpini de bambus, trebuia să-i ducă cât mai repede pe navigatori la Tuamotu înainte ca buștenii poroși să se îmbibe cu apă și să se scufunde, așa cum pronosticau pesimiștii. Cinci scânduri solide de brad, late de cincizeci de centimetri erau fixate între buşteni, urmând să reducă deriva.

În locul parapetului, de-a lungul fiecărei laturi a plutei, a fost fixată câte o prăjină lungă de balsa, menită să asigure sprijinul picioarelor.

Întreaga construcţie era o copie fidelă a vechilor plute din Perú și Ecuador, exceptând scândurile groase de la provă, care, mai târziu se dovediră a nu fi de niciun folos.

Suprafaţa permitea aranjarea echipamentului, astfel încât să nu influenţeze înaintarea plutei. Heyerdahl consemna faptul că întregul echipaj era încântat de opera sa. În schimb, specialiștii erau mai mult decât sceptici: „Dacă rezumăm viciile cruciale ale construcţiei, așa cum ni le indicaseră diferiţii experţi, atunci nu există nicio bucată de funie, niciun nod, nicio dimensiune, nicio bucată de lemn în toată pluta care să nu ne ducă la pieire. S-au făcut pariuri pe sume mari în privinţa numărului de zile cât va rezista pluta; un ferches atașat naval a pus rămășag pe whisky-ul pe care l-am putea bea tot restul vieţii noastre, că nu vom ajunge vii în insulele Pacificului de sud”.

Construcţia plutei se apropia de sfârșit. Eforturile constructorilor au dat roade și, în fine, a fost fixată data plecării. Rezervele de alimente, calculate pentru a satisface nevoile celor șase membri ai echipajului timp de patru luni, au fost ambalate în cutii solide de carton. Cincizeci și șase de bidoane mici, totalizând o mie o sută de litri de apă de izvor, urmau să asigure rezerva necesară. Pe punte au mai fost fixate, împreună cu restul echipamentului, coșuri mari cu fructe și nuci

de cocos.

La 27 aprilie, echipajul a ridicat steagul Norvegiei. Cheiul gemea de lumea doritoare să-i vadă pe cei șase îndrăzneţi.

Erau prezente o serie de personalităţi politice.

În cinstea marelui predecesor al incașilor — regele soare – plutei i s-a dat numele de *Kon-Tiki.*

A doua zi, în prezenţa mulţimii și în ţipetele papagalului aflat la bord, un remorcher mare a început să tragă pluta spre larg.

Plecarea n-a fost lipsită de peripeţii. În haosul general, câţiva din membrii echipajului n-au reușit să ajungă pe chei, astfel încât *Kon-Tiki* a plecat fără ei, cu toate protestele vehemente ale lui Heyerdahl, care a încercat să oprească remorcherul. A doua zi, întârziaţii au ajuns pe plută aduși de o șalupă.

Kon-Tiki urma remorcherul înfigându-și prora în valuri, așa încât apa spăla puntea. Pe la mijlocul golfului, frânghia de remorcaj s-a rupt, lucru ce a dat multă bătaie de cap echipajului.

Odată remediat defectul, remorcajul a continuat toată noaptea, cu o viteză minimă. Treptat, luminile de pe ţărm au dispărut, iar valurile Oceanului au început să izbească pluta din ce în ce mai puternic. În zori, ţărmurile Perú-ului se pierdeau în ceaţa deasă. O Hulă lungă, liniștită, pe o mare acoperită de valuri mici, cu creste albe purta pluta încet, fără s-o inunde. Vremea era rece pentru cele 12° latitudine sudică.

Heyerdahl împreună cu alţi doi membri ai echipajului s-au dus la bordul remorcherului cu o mică barcă pentru a-și lua rămas bun și a nota poziţia. *Kon-Tiki* se afla la 50 de mile marine nord-vest de Callao. Remorcherul a făcut cale întoarsă și, curând, a dispărut la orizont…

Echipajul a înălţat pânza ușoară pe care era zugrăvit chipul zeului Kon-Tiki. Vântul începuse să sufle tare dinspre sud-est.

Pluta înainta lent. Atmosfera nu era prea veselă. Navigatorii au început să facă ordine pe plută, punând fiecare lucru la locul lui, aranjând proviziile îngrămădite în febra plecării.

Bengt le-a pregătit câte o cană de cacao și atmosfera s-a mai înviorat.

Când vântul de sud-vest s-a intensificat suficient, pluta a fost orientată astfel încât vela să fie umflată dinspre pupă. Dacă pluta rămânea cu flancul prea mult în vânt, vela se întorcea și izbea încărcătura, oamenii și cabina. Trei oameni se luptau cu vela și ceilalţi trei cu lopata, readucând pluta în poziţia corectă, căci pânza o întorcea. În plus, valurile începuseră să inunde puntea.

„Spre vest” scandă înflăcărat echipajul când pluta îşi fixă drumul înainte. Lopata lungă trebuia ţinută bine. Până la urmă, de-a curmezișul minerului lopeţii a fost legată o stinghie, realizând un fel de pârghie de întors. Între timp vântul se înteţea.

Alizeul începu să bată după-amiază. Valurile Oceanului se repezeau spre pluta care în imensitatea apelor părea o coajă de nucă.

În acel moment și-au dat seama că este prea târziu să se mai întoarcă, că pluta și Oceanul s-au angajat într-o luptă care avea să dureze până la terminarea

călătoriei. Devenea clar că timp de mai multe săptămâni viaţa lor depindea de capacitatea plutei de a se menţine la suprafaţă.

Vântul purta pluta tot mai departe. Acum toate punţile erau rupte. Conform prevederilor lui Heyerdahl, echipajul și pluta urmau să se lase purtaţi spre vest, către Polinezia…

Toţi au remarcat cu un sentiment de ușurare agilitatea plutei care se urca odată cu valul, pentru a coborî tot cu el în deplină siguranţă. Cu toată instalaţia încropită, forţa valurilor obliga ca permanent doi oameni să ţină cârma. Navigatorii au încercat să lege cu funii pana lopeţii de ambele părţi ale plutei.

Nici asta n-a servit la nimic. Muiaţi de apa sărată a Oceanului, cei doi de la cârmă munceau din greu, până la epuizare, pentru a o manevra.

Noaptea valurile au crescut în înălţime. Îngrijorat, echipajul aștepta clipa când unul din valurile imense se va prăvăli asupra plutei. Dar, de fiecare dată, ca prin minune, *Kon-Tiki* se înălţa deasupra valurilor înspumate.

Legaţi cu frânghii, cei de la cârmă controlau permanent cursul cu ajutorul unui vechi compas de vapor fixat pe fundul unei lăzi. Când valurile erau mari, oamenii se agăţau de coliba de bambus. Cum trecea valul se repezeau din nou la lopata de cârmă. Masa de apă se scurgea rapid printre buștenii rotunzi.

Pe la miezul nopţii întâlniră un vas ce trecea spre nord; la ora trei a trecut altul. Deși echipajul plutei a semnalizat, vapoarele și-au urmat cursul fără să-i observe. Nu credeau atunci că vor mai întâlni oameni abia pe celălalt mal al Oceanului.

Primele zile și nopţi au fost o adevărată și crudă lecţie de navigaţie, de natură să facă din membrii echipajului niște adevăraţi lupi de mare.

Trei ore de cart și trei ore de somn. La cârmă fiecare mușchi era încordat la maximum. Când nu mai puteau împinge cârma din pricina oboselii, treceau de partea opusă și începeau s-o tragă. Braţele încordate îndelung deveneau dureroase. Atunci cârmacii se întorceau și împingeau cârma cu umerii.

A doua noapte a fost și mai rea. Niciunul n-a rezistat timp de trei ore la cârma, în bătaia valurilor reci ca gheaţa. Ca urmare, cartul s-a redus la două ore. Când furia Oceanului a crescut, cartul s-a limitat la o oră, după consumarea căreia oamenii se prăbușeau literalmente epuizaţi și dormeau o oră și jumătate.

Astfel au trecut acele trei zile și trei nopţi — o luptă acerbă pentru plută, pentru viaţă. Examenul, dificil pentru întreg echipajul, a însemnat un coșmar pentru Knut, care suferea de rău de mare.

În a treia noapte, furtuna a început să dea semne de osteneală. Spre ziuă, un val întârziat, apărut pe neașteptate, a răsucit pluta. Pânza s-a lovit de colibă cu zgomot. Toţi s-au trezit speriaţi, repezindu-se să asigure echipamentul și mâncarea.

Doi dintre ei, loviţi de pânză, erau cât pe ce să fie aruncaţi de pe plută. În cele din urmă Oceanul a fost cel care a cedat, recunoscând parcă superioritatea oamenilor. Vântul s-a potolit treptat, valurile au început să scadă.

De teama revenirii furtunii, echipajul s-a grăbit să se odihnească pentru a face faţă unei noi încercări. Pânzele au fost coborâte și oamenii s-au adăpostit în colibă.

Pluta s-a așezat cu flancul spre valuri, lăsată în voia lor asemenea unui butoi gol. Trezit de ţipetele papagalului care-și revenise după furtună, echipajul a constatat că valurile continuă să fie mari, dar mult mai blânde.

Vântul încetase și soarele inunda cu razele sale pluta, dându-le tuturor un sentiment de liniște și siguranţă.

Conform celor relatate de Heyerdahl, nici el, nici tovarășii săi nu știau atunci că trecuseră prin cel mai greu moment al călătoriei lor. Abia mai târziu, după ce au ajuns departe, în Ocean, au aflat în ce chip iscusit și în același timp simplu îşi cârmuiau incașii plutele. Ei foloseau metoda schimbării aerării prin deplasarea derivorului, manevră cunoscută astăzi de orice navigator.

La amiază au reușit să determine poziţia, orientându-se după soare. Conform aprecierii, pluta fusese deviată spre nord sub influenţa curentului Humboldt. Lucrul era de natură să-i îngrijoreze, deoarece riscau să fie duși spre vârtejurile periculoase din zona insulelor Galapagos, închizându-se astfel drumul plutei spre Polinezia. Ca atare, problema numărul unu a devenit orientarea plutei cât mai mult spre vest.

În aceeași zi, Knut, care învinsese răul de mare, și-a început activitatea instalând niște antene curioase de T.F.F. La scurtă vreme el a reușit să recepţioneze apelul postului de radio al staţiunii navale din Lima.

Echipajul a fost informat că un avion al Ambasadei americane a plecat în căutarea plutei pentru a constata cum se descurcă în confruntarea cu Oceanul.

Puţin mai târziu echipajul a reușit să stabilească legătura directă cu avionul. În ciuda acestui fapt avionul nu a descoperit pluta deoarece poziţia sa nu era precis stabilită.

Zilele care au urmat s-au scurs tot sub semnul confruntării cu Oceanul. Din fericire, valurile ce veneau dinspre sud-est, lovind lateral pluta, deveneau tot mai mici și nu-i mai creau dificultăţi cârmaciului. *Kon-Tiki* plutea cuminte, fără a mai face salturi acrobatice, în direcţia nord-vest, spre Galapagos.

Navigatorii observau cu îngrijorare că vântul alizeu de sud-est și curentul Humboldt îi împingeau zi după zi spre contracurenţii din jurul insulelor Galapagos. Mergeau exact spre nord-vest, cu o viteză atât de mare, încât media zilnică era de 55 — 60 de mile marine, atingând recordul de 71 de mile. Poziţiile zilnice însemnate pe hartă ca un șirag de perle, semănau cu o săgeată ce indica, din nefericire, direcţia Galapagos. Cu toate acestea echipajul era optimist.

A mai trecut o săptămână și, în pofida previziunilor celor mai pesimiste, pluta nu s-a destrămat, n-a fost zdrobită de valuri și nici nu s-a oprit, ci a continuat să fie purtată de pânză, în ciuda greutăţii ei.

Cei șase navigatori căpătaseră atâta încredere în pluta lor, încât teama de Ocean, care-i copleșise în primele zile, dispăruse cu desăvârșire.

Din păcate, temerile lor privind comportarea buștenilor de balsa în apa de mare începuseră să se confirme. Lemnul se îmbiba cu apă. Bucăţile de lemn smulse de la suprafaţa plutei, aruncate în apă, se scufundau în ocean. Situaţia nu era totuși desperata, afirmau specialiștii de la bord. *Kon-Tiki* se va scufunda abia în clipa

când prora ei va atinge Tuamotu. Ei sperau că seva din interior va acţiona asemenea unui impregnant, împiedicând absorbţia. În aceste condiţii, lucrul cel mai important rămânea rezistenţa funiilor. Datorită mișcării produse de valuri, trestia care acoperea pluta se ridică şi cobora împreună cu buștenii, rozând permanent funiile cu care erau legaţi.

Noaptea, când echipajul se odihnea, simţea sub rogojina de trestie buștenii care se mișcau în sus și în jos într-un ritm menit să-i neliniștească. Dar, în ciuda acestui fapt, buștenii rezistau. Întreaga plută, la construirea căreia nu se folosiseră nici cuie, nici alte obiecte de fier, era o construcţie elastică. De fapt, aceasta era marea ei calitate.

Catargul, puntea de bambus, cei patru pereţi împletiţi ai colibei și acoperișul erau legate cu funii și se mișcau independent. În plus se puteau adapta la forma valurilor, lucru ce permitea plutei să înainteze fără a declanșa o frecare între părţile componente ce ar fi dus la erodarea funiilor. Dimineaţa, fie care legătură era verificată atent. Și funiile rezistau în mod miraculos.

În cea de-a opta zi, Oceanul s-a liniștit complet, schimbându-și culoarea: din verde el a devenit albastru. Curentul de coastă ce împingea pluta spre nord a început să scadă din intensitate. Deci, pluta, smulsă de sub influenţa curentului Humboldt se îndrepta spre larg. Aceasta echivala cu șansa de a evita fiasco-ul care ameninţa la început expediţia.

Încă din prima zi, în jurul plutei înotau o mulţime de pești, de la rechini și până la sardele, garantând parcă echipajului că va avea la dispoziţie hrana necesară.

Experimentele culinare au debutat cu peștii zburători ce cădeau pe punte orbiţi de lumina felinarelor. Echipajul a constatat că, prăjiţi, sunt deosebit de gustoși. Recordul l-a constituit capturarea a douăzeci și trei de bucăţi într-o zi. Apoi a venit rândul tonilor, bonitelor, macrourilor și… rechinilor.

Cea mai teribilă „aventură ihtiologică” a trăit-o echipajul într-o noapte când un pește mare a aterizat în colibă printre cei adormiţi. Când au aprins lumina au constatat că era vorba de un pește necunoscut lor, de forma unui șarpe (Gempylus) ce trăiește la mari adâncimi, fiind cunoscut numai după scheletele acestei specii aduse de ape la ţărm.

Înaintarea lentă a plutei oferea echipajului posibilitatea de a observa și studia diverse specii de pești, lucru inaccesibil marinarilor sau celor care călătoresc pe yachturi: știuci, delfini, dorade. Ei îşi etalau bogăţia de culori și forme atât sub razele soarelui, cât și la lumina stelelor.

„Când se lăsa întunericul, stelele care luceau pe cerul tropical se luau la întrecere cu lumina fosforescentă din jurul nostru; planctonul sclipitor semăna atât de bine cu tăciunii aprinși, încât involuntar ne feream când apa arunca spre picioarele noastre goale bile înflăcărate. Dacă le luam în mână vedeam că erau niște creveţi mărunţi, foarte lucioși. În astfel de nopţi ne speriam câteodată văzând lângă plută doi ochi rotunzi ţâșnind din apă și aţintind asupra noastră o privire

hipnotică, fixă; poate că era chiar Bătrânul din Mare[7]. Uneori erau caracatiţe mari care veneau sus și pluteau la suprafaţă, cu ochii lor verzui, de diavol, ce scânteiau în noapte ca fosforul. Alteori erau ochii lucitori ai peștilor din adâncuri care veneau sus doar noaptea și rămâneau fascinaţi de luminile din faţa lor. De multe ori, când marea era calmă, apa neagră din jurul plutei se umplea deodată de capete rotunde, aproape de un metru în diametru, ce rămâneau nemișcate și ne priveau cu ochi mari, arzători. În alte nopţi vedeam în adâncul apelor globuri de lu' mină, cu diametrul mai mare de un metru, scânteind din timp în timp, ca niște lămpi electrice aprinse pentru o clipă".

Kon-Tiki se găsea în apele curentului ecuatorial de sud și înainta spre vest, la 400 de mile marine de Galapagos; singurul contact cu arhipelagul s-a rezumat la salutul unor imense broaște ţestoase marine, provenite de pe insule, care au vizitat pluta.

Navigatorii s-au adaptat repede la condiţiile neobișnuite impuse de viaţa pe Ocean. Se părea că după necazurile primei săptămâni totul era în ordine. În acest timp nu mai zăriseră nici pământul, nici vreun vapor sau alt obiect aparţinând lumii civilizate care le era îndepărtată și străină.

Viaţa printre și pe valuri, într-o strânsă comuniune cu natura, le-a oferit clipe de neuitat. Împinsă de curenţi și de vânturile alizee, *Kon-Tiki* plutea spre îndepărtata Polinezie, pe urmele străvechilor navigatori.

Cârmaciul, bărbos, manevra cu ușurinţă cârma, iar ceilalţi stăteau întinși pe punte și citeau.

Ca de obicei, Torstein și Knut meștereau la bateriile lor sau, când norocul le surâdea, purtau dialoguri cu diferite posturi de pe uscatul îndepărtat.

Heurman, conform hotărârii luate, se străduia să-și îndeplinească funcţia de meteorolog fie pe catarg, fie sub plută.

Uneori se deplasa cu o barcă pneumatică pentru a putea face măsurătorile care-l interesau. La amiază, Erik îşi începea mă surătorile cu sextantul, Heyerdahl se ocupa de obicei de jurnalul de bord, iar când vremea era favorabilă, opta pentru apa ratul de filmat.

Fiecare membru al echipajului făcea de cart de două ori — o dată ziua și a doua oară noaptea. Prepararea mesei era, de asemenea, o sarcină pe care o îndeplineau prin rotaţie.

După cum relatează Heyerdahl, călătoria s-a desfășurat într-o atmosferă de deplină armonie, membrii echipajului întreţinând relaţii deosebit de bune între ei. Hrana era cât se poate de bună. Se serveau la alegere fie mâncăruri europene, fie antice — à la Kon-Tiki.

Majoritatea membrilor echipajului preferau preparatele din pește și creveţii. Doar doi dintre ei apreciau mai mult conservele aflate în cantităţi suficiente la bord. Unica problemă o constituia apa. Heyerdahl n-a urmat tradiţia străvechilor

---

[7] Bătrînul din Mare, personaj fabulos din legendele scandinave (N.T.).

navigatori și nu a depozitat apa în tigve uriașe din bambus; ca urmare, după două luni a căpătat un gust neplăcut, alterându-se. Din fericire, pluta se afla atunci într-o zonă cu preci pitaţii intense, ceea ce le-a permis să-și împrospăteze rezervele de apă. Raţia zilnică ce atingea 1, 25 l de persoană nici nu era consumată în întregime.

Cerul le asigura deci necesarul de apă, iar Oceanul hrana.

Echipajul a întreprins chiar o serie de experimente. În zilele foarte călduroase a remarcat că, deși consuma cantităţi crescute de apă, nu-și potolea setea. În schimb, dacă adăuga un procent de 20 — 40% apă de mare bogată în săruri erau suficiente câteva pahare pe zi pentru a-și potoli setea.

Navigaţia pe plută nu a fost nicio clipă monotonă, cel puţin așa reiese din amintirile lui Heyerdahl. El relatează fascinanta aventură trăită, pigmentând-o cu povestiri despre navigaţia vechilor popoare. Fiecare zi aducea cu sine ceva nou, deosebit.

Examinând cu atenţie harta, navigatorii au descoperit un recif care, conform „Directivelor de navigaţie pentru America de Sud”, se afla sub apă. Indicaţiile privind adâncimea erau însă contradictorii; în orice caz, locul era contraindicat pentru navigaţie.

Pentru că pluta nu putea fi pusă în primejdie de acest banc aflat sub nivelul apei s-au hotărât să se îndrepte spre el.

Deoarece stânca era marcată ceva mai spre nord, au apropiat vâsla cârmei de tribord și au ajustat vela pătrată, astfel încât prova să se orienteze spre nord. *Kon-Tiki,* purtată de valurile înalte provocate de alizeu, a plutit două zile și două nopţi spre nord-nord-vest. Din vârful catargului membrii echipajului vegheau cu schimbul, încercând să zărească un vârtej. Valurile deveniseră atât de mari, încât depășeau cu doi metri acoperișul colibei din bambus.

Pentru a se feri de umezeala din timpul nopţii, echipajul a baricadat ușa cu lăzile cu alimente.

Cei mai optimiști s-au culcat cu speranţa că vor vedea la timp stânca înălţată deasupra apei sau că în cel mai rău caz vor da peste un banc de nisip. Începuseră să simtă lipsa uscatului.

La amiază Erik a calculat cu sextantul poziţia. La 6, 20 p.m. el a comunicat-o: latitudinea 6°42 sud, iar longitudinea 99°42 vest — la o milă distanţă faţă de banc. Vela a fost strânsă pentru a favoriza navigaţia în derivă către banc. Lumina lunii permitea o bună vizibilitate de pe catarg. Cu toate strădaniile depuse nu au putut descoperi nicio stâncă și niciun banc. Nici sondele coborâte nu au dat vreun rezultat. După miezul nopţii echipajul a hotărât să reia cursul normal.

Valurile, potolite, nu mai inundau pluta, astfel încât echipajul a beneficiat de o noapte dormită „pe uscat”.

Căutarea „insulei Kon-Kiki” a fost un minunat prilej de exersare a manevrării plutei. Acum a intuit echipajul importanţa și eficienţa derivorului. Afirmaţia vechilor spanioli, conform căreia incașii și-ar fi condus plutele cu ajutorul derivorului, era confirmată.

Orice navigator ar putea fi surprins de faptul ca experţii pe care Heyerdahl i-a

consultat înainte de călătorie nu i-au sugerat această soluţie. Acţiunea derivorului este descrisă detaliat în cartea lui Heyerdahl.

Echipajul putea renunţa la cârma de comandă, limitându-se la derivor.

În cea de-a 45-a zi de navigaţie, *Kon-Tiki* străbătuse jumătate din distanţă și se afla la 108° longitudine vestică. Până la ţărmurile Americii erau peste două mii de mile marine, iar până în Polinezia tot atâtea. Uscatul cel mai apropiat — Insula Paștelui — se găsea la 600 de mile spre sud.

Expediţia în al cărui succes, exceptând echipajul, nu credeau prea mulţi, continua în bune condiţii. Pluta, care după părerea specialiștilor ar fi trebuit să se dezmembreze după două săptămâni, parcurgea zilnic aproximativ 50 de mile.

Când Oceanul nu era agitat, echipajul pleca cu bărcile de salvare pentru a admira pluta de la distanţă și a face fotografii.

Imaginea lui *Kon-Tiki* ridicată pe coama valurilor era adesea nostimă — când buștenii dispăreau în valuri, deasupra se vedea doar coliba ce părea părăsită în imensitatea Oceanului. Asemenea escapade implicau însă un anume risc de oarece vântul și valurile creau dificultăţi la revenirea pe plută. Cei ce rămâneau pe plută lăsau pânzele și le săreau în ajutor tovarășilor expuși pericolului.

Noaptea, echipajul beneficia de o binemeritată odihnă în coliba care păstrase mirosul plăcut de lemn și de frunze us cate ce le amintea de pământ.

Deși scundă și cam neîncăpătoare (2,5X4,2), coliba era totuși destul de comodă și foarte intimă.

Din interior, valurile imense ale Pacificului păreau mai puţin ameninţătoare. Privite prin cadrul ușii lăsau senzaţia că te afli la un film care prezintă o secvenţă marină.

„Nu mai avea însemnătate dacă eram în anul 1947 al erei noastre sau înainte de era noastră. Trăiam, și acest lucru îl simţeam cu intensitate. Înţeleseserăm că viaţa oamenilor fusese plină și înaintea erei tehnice, fără îndoială mai plină și mai bogată în multe privinţe decât viaţa omului modern. Timpul și evoluţia încetau oarecum să mai existe; tot ce era real și tot ce avea importanţă erau astăzi la fel ca ieri, la fel ca mâine. Eram înghiţiţi de măsura absolută a istoriei, de bezna adâncă și neîntreruptă de sub puzderia de stele. Înaintea noastra *Kon-Tiki* ieșea din valuri și se scufunda din nou în dosul maselor negre de apă ce se ridicau între noi și ele.

Pe plută domnea o atmosferă stranie când o scăldau razele de lună. Buștenii care luceau cu dantelele lor de alge, conturul pătrat, negru ca smoala al unei vele a vikingilor, cabina zburlită de bambus, lumina galbenă a lămpii de para fină la pupă, totul părea ca din basme. Când și când, pluta dispărea cu totul între valurile negre; pe urmă se ridica din nou, siluetă bine conturată în lumina stelelor, pe când apa sclipitoare se scurgea de pe buștenі”.

Călătoria pe pluta primitivă i-a întărit lui Heyerdahl pă rerea că marea nu trebuie considerată ca un element de se parare. Civilizaţiile nu s-au născut și nu s-au dezvoltat izolat, ci constituie doar verigile unui lanţ pe care-l reprezintă progresul uman în general. Încă de atunci Heyerdahl era convins că civilizaţiile Americii Centrale și Americii de Sud s-au născut acolo unde vin curenţii din Atlantic, în

mijlocul unor regiuni sau în junglă și nu în ţinuturi mai temperate, unde popoarele, atât în timpurile vechi, cât și în cele mai apropiate s-au bucurat de condiţii mai bune. De aici și ideea organizării unei noi expediţii pe pluta *Ra* confecţionată din bambus, ex pediţie pe care curajosul navigator avea s-o întreprindă două zeci de ani mai târziu.

Când *Kon-Tiki* a trecut de 110° longitudine vestică, se putea considera că a intrat în zona Oceanului polinezian. Insula Paștelui rămânea tot mai mult în urmă, spre răsărit. Niciun membru al echipajului nu se mai îndoia acum de succesul expediţiei.

Navigaţia pe plută, timp de aproape două luni, a confirmat capacitatea de plutire a acestei ambarcaţii primitive. Și să nu uităm că această primă reconstituire a străvechilor plute avea un echipaj care s-a instruit într-ale navigaţiei în timpul călătoriei.

În acest timp s-a petrecut și unicul eveniment trist din întreaga călătorie. Papagalul, care conform tradiţiei marinăreşti a fost îmbarcat cu echipajul, devenise destul de repede un adevărat marinar. După primele zile, petrecute într-o colivie, a fost eliberat și a început să-și facă promenada pe plută. Oceanul se liniștise și papagalul se plimba, aplecându-se peste marginea plutei, observând rechini și făcând tot felul de exhibiţii și glume, dintre care cea mai teribilă a fost ru perea antenei în timpul unei convorbiri cu uscatul, pe care navigatorii abia reușiseră s-o stabilească.

La început, papagalul folosea limba spaniolă. Treptat, însă, a învăţat înjurăturile norvegiene pe care Torstein le folosea în orice ocazie mai dificilă. Din păcate, după două luni de navigaţie, simpatica pasăre a fost măturată de un val înalt, în timp ce cobora de pe catarg.

Când echipajul a observat lipsa papagalului era prea târziu. Pluta nu putea fi oprită. Orice lucru căzut peste bord era irecuperabil.

O altă lecţie: lăsând o barcă la apă pentru a pescui o plasă destinată strângerii planctonului, vântul și valurile au îndepărtat-o de plută și echipajul n-a mai putut s-o recupereze, deși a folosit o frânghie foarte lungă. „«Cine cade peste bord, acolo rămâne», era o maximă care se înscrisese treptat în conștiinţa noastră, cu litere de foc. Dacă voiam să mergem cu ceilalţi trebuia să ţinem de *Kon-Tiki* până ce aceasta îşi va izbi prova de pământ, în partea cealaltă”.

Este remarcabilă armonia cu care au îmbinat folosirea plutei antice cu utilizarea unor instrumente moderne.

La început cei doi radio telegrafişti n-au avut o misiune prea ușoară. Ei trebuiau să deservească postul de radio situat la nivelul Oceanului. Invadat adesea de apă, mânuirea lui constituia o sarcină extrem de dificilă. Instalarea antenei le-a creat, de asemenea, o mulţime de neplăceri. Când au încercat s-o înalţe cu ajutorul unui zmeu, ambii radiotelegrafiști au căzut în apă (în treacăt fie spus, nimic nu este mai greșit decât convingerea că antenele înălţate cu ajutorul zmeielor pot fi folosite la bordul bărcilor sau plutelor de salvare). Tot un fiasco s-a dovedit a fi și încercarea de a înălţa antena cu ajutorul unui balon. În plus, pluta naviga într-o zonă

radiofonică moartă, datorită prezenţei munţilor Anzi. Când *Kon-Tiki* s-a aflat în l-ar gul Oceanului, cu antena fixată între catarge, spiritele lui Kon-Tiki și Marconi au acceptat să convieţuiască pașnic.

Utilizând staţiile de radio intermediare ale amatorilor, în condiţii bune de recepţie, stabilind chiar legături directe.

Knut și Torstein au comunicat cu toată lumea, inclusiv cu Norvegia. Aceasta reprezenta o adevărată performanţă dacă ţinem seama de faptul că postul de radio avea doar șase waţi, iar antena se înălţa abia cu câteva picioare deasupra nivelului apei.

Probabil că zeul Kon-Tiki a trecut cu vederea profanarea pe care o reprezenta prezenţa aparatului la bordul plutei.

În ce privește aparatele de fotografiat, lucrurile sau pe trecut cam de aceeași manieră. Erik, un pasionat fotograf, se înarmase cu o serie de substanţe chimice, absolut necesare de velopării filmelor. După developare el a constatat că filmele sunt pătate și ondulate. Deoarece nu era în posesia unui manual care să-l lămurească unde greșise, a telegrafiat corespondenţilor T.F.F. cerându-le sfaturi. Mesajul a fost recepţionat de un radiotelegrafist amator de la Hollywood — cea mai nimerită sursă de informaţii în materie de filme. Acesta a telefonat unui laborator și apoi le-a comunicat răspunsul — să nu mai folosească apă peste 16°C căci se distruge negativul. În acea vreme, apa Oceanului avea 27 °C. Herman, specialist în frigidere, a cerut mica butelie de acid carbonic a bărcuţei de cauciuc, care era umflată. După câteva scamatorii făcute într-un cazan acoperit cu un sac de dormit și cu o vestă de lână, el a reușit să obţină o bucată de gheaţă. Erik a developat din nou un film, de astă dată cu rezultate excelente.

În primele zile ale lunii iunie timpul a început să se strice. Câtă vreme pluta navigase în apele curentului ecuatorial, alizeul suflase dinspre sud-est. Apoi și-a schimbat direcţia spre est. Din nou valurile au început să inunde coliba.

În ziua de 10 iunie, Kon-Tiki se afla în poziţia cea mai nordică pe arcul imens al traseului, atingând latitudinea sudică de 6°19'. Echipajul se temea că alizeul ce bătea dinspre est îi putea împinge, astfel încât să ocolească arhipelagul Mar chize și să-i ducă în imensitatea Oceanului.

Au mai trecut câteva zile. Vântul, care sufla permanent din aceeași direcţie, i-a obligat pe membrii echipajului să recurgă la cart continuu pentru a menţine permanent direcţia.

Vâsla a fost fixată cu ajutorul unor frânghii astfel încât noaptea era suficient un singur om de cart, care supraveghea poziţia lopeţii și direcţia. Spre satisfacţia echipajului, *Kon-Tiki* a fost dusă din nou de vântul de nord-est spre sud, spre Marchize. Și astfel a trecut și luna iunie.

În ziua de 2 iulie vântul s-a intensificat brusc, învolburând Oceanul până atunci liniștit.

În ciuda faptului că se scufunda tot mai mult, *Kon-Tiki* naviga spre vest. În noaptea aceea a plutit cu viteză maximă.

Echipajul aprecia viteza de înaintare numărând secundele care îi trebuiau unui

obiect aruncat lateral la provă să ajungă la pupă. Dacă în mod obișnuit erau necesare 12 — 18 secunde, în acea noapte înregistraseră 6 secunde. (Cei interesaţi pot calcula viteza plutei dacă ţin seama de faptul că lungimea lui *Kon-Tiki* atingea 9 metri.)

În aceeași noapte, valuri imense s-au năpustit asupra plutei.

Primul o ridica pe viitoarea de spumă, al doilea val o înălţa din nou în aer, iar masa de apă se spărgea peste oameni, la pupă.

Pluta a ajuns de-a latul valurilor și nu mai putea fi îndreptată suficient de repede. Al treilea val a izbit pluta. Echipajul se agăţase de ce se nimerea, încercând să reziste. Se părea că pluta va fi ridicată în înaltul cerului, ca sub efectul jeturilor unor puternice fântâni arteziene.

În fine, buștenii de balsa au revenit la suprafaţă pentru a-și relua plutirea calmă pe valurile îmblânzite. Heyerdahl văzu cele trei valuri imense gonind spre apus. Coliba suferise de pe urma valurilor, puntea era avariată și o parte din pro vizii măturate de la bord. Navigatorii presupuneau că cele trei mase de apă ce se prăvăliseră asupra lor se datorau mişcărilor tectonice frecvente în acea zonă.

Două zile mai târziu alizeul a încetat să bată, iar pe cer au apărut nori negri, grei, ce înaintau dinspre sud. Se anunţa furtuna. După o perioadă de acalmie, vântul a început să bată în rafale, din cele mai neașteptate direcţii. În ciuda eforturilor de a menţine permanent pupa spre vânt, pânza fremăta, ameninţând ca întregul greement să se sfărâme.

Brusc, vântul s-a năpustit dinspre sud, asemeni unui vi for. Treptat, norii au acoperit cerul și a început furtuna. Sur prinzător de rapid, valurile au crescut până la cinci metri, unele atingând chiar opt metri. Atunci când pluta se găsea în văile dintre talazuri, vârfurile acestora se ridicau la înălţimea ca târgului.

Echipajul a coborât imediat pânza și a fixat toate obiectele de pe plută, supraveghind Oceanul care devenise alb de atâta spumă.

Vântul agita puternic valurile înalte, ale căror coame îimitau vizibilitatea.

Pluta, purtată de vânt, se înălţa deasupra valurilor, creând impresia unei curse nebunești. Când valurile înalte treceau de partea din faţă a plutei, buștenii de la pupă se ridicau din apă, pentru ca în clipa următoare să se scufunde din nou, ca să urce iar pe creasta vecină. Echipajul avea senzaţia că se găsește în plină furtună, pe un podiș înalt, gol, cenușiu, cu toate că se afla la tropice. Când pluta se deplasa în sus și în jos în masa de apă spumegândă, li se părea că alunecă pe o pantă, printre troiene de zăpadă.

Valurile veneau unul după altul cu repeziciune, îngreuind teribil munca celui de la cârmă. Următorul val izbea în timp ce primul mai ţinea pupa în aer.

Cele mai înalte valuri se succed, pe o vreme calmă la cea șapte secunde, ceea ce înseamnă că pluta primea cam 200 tone de apă la pupă în 24 de ore, apă care se scurgea printre bușteni. Pe furtună valurile loveau pupa la interval de cinci secunde, iar cantitatea de apă ajungea la 10.000 de tone pe zi.

Spărgându-se la pupă, valurile inundau pluta, acoperind cârmaciul până la brâu și silindu-l să se cramponeze de cârmă.

Furtuna s-a menţinut la o intensitate maximă o zi și o noapte. Treptat, s-a mai liniștit, în schimb s-a înteţit ploaia.

Kon-Tiki și-a menţinut direcţia vest, navigând printre o sumedenie de toni, macrouri, bonite ce se luptau pe viaţă și pe moarte cu rechinii.

Tonii și macrourile aurii se sfâșiau între ei, colorând apa cu sângele pe care-l vărsau.

Echipajul a început să pescuiască aruncând un cârlig care era înhăţat imediat de rechini, dintre care câţiva au fost trași pe punte. Cea mai de seamă captură a fost un ton imens care a dat mult de furcă echipajului când a încercat să-l urce pe punte.

Sângele peștilor a ademenit rechinii, care au însoţit pluta timp de mai multe zile. Carnea de rechin devine comestibilă dacă e ţinută în apă de mare timp de 24 ore. Tonii și macrourile pescuite constituiau suficiente provizii ca pe navigatori să nu-i mai tenteze carnea de rechin.

Următoarele două săptămâni s-au scurs în liniște, pluta navigând calm spre sud-vest. Apoi vântul a încetat și aerul a de venit înăbușitor. Când echipajul a zărit norii negri, grei, amenинţători, care veneau dinspre sud, nu s-a mai îndoit nicio clipă că va avea de înfruntat o nouă furtună.

Herman, curajosul meteorolog al echipajului, capabil să se caţere pe catarg pentru a face măsurători chiar în timpul unui uragan, le-a confirmat că viteza vântului a atins 16 m/s, ceea ce corespundea cu 7° pe scara Beaufort. Acum a survenit momentul cel mai dramatic al călătoriei. Herman, încercând să apuce un sac de dormit smuls de vânt, a făcut un pas greșit și a căzut peste bord. Echipajul a auzit un strigăt slab de ajutor și i-a zărit capul printre valuri. Toţi s-au repezit spre echipamentul de salvare. Herman, deși un înotător excelent, nu putea ajunge la plută cu toate eforturile sale desperate. Torstein a luat frânghia folosită la barca de salvare, care exact atunci când era mai necesară ca oricând se încurcase. Colacul de salvare aruncat în apă era readus de vânt spre plută.

Herman ajunsese departe, în spatele vâslei de comandă. El făcea eforturi desperate să ajungă pluta, deși începuse să-și piardă speranţele.

În desperare de cauză, echipajul a hotărât să lanseze barca cu doi oameni, deși în lipsa frânghiei ea nu mai putea fi readusă pe plută. Înainte de-a se pune în aplicare planul, Knut s-a hotărât brusc și, apucând un colac de salvare, s-a aruncat în apă îndreptându-se spre Herman. După un timp a reușit să-l ajungă. Amândoi s-au agăţat de colacul de salvare. Cei de pe bord au tras funia cu care acesta era legat. Mai târziu Knut re lata că se îngrozise când, înaintând spre Herman, văzuse în spatele lui umbra neagră a unui rechin. Cei de pe bord l-au lămurit că „rechinul” era de fapt sacul de dormit care declanșase întreaga dramă. Cei ce se amuzau pe seama lui Knut au amuţit brusc văzând cum sacul dispare sub apă, tras de un pește mare.

Între timp vântul se intensificase și valuri imense izbeau pluta. Amintindu-și de aventura prin care trecuseră, navigatorii au lăsat să plutească la pupă un colac de salvare legat cu o frânghie lungă. În eventualitatea că cineva cădea peste bord,

șansele de a se salva erau mult mai mari.

Vijelia dezlănţuită lăsa impresia că va smulge coliba. Pentru orice eventualitate, aceasta a fost acoperită de o prelată, fixată de plută cu frânghii.

Cinci zile și cinci nopţi furtuna, cu variaţii de intensitate, a lovit pluta cu atâta forţă, încât buștenii se deplasau în sus și în jos asemenea clapelor de pian. Și astfel s-au scurs orele și zilele.

În a cincea zi, norii negri s-au îndepărtat spre apus, iar cerul a devenit senin.

Pluta a fost supusă la grele încercări de cele două furtuni succesive. Legăturile buștenilor, atacate nemilos de valuri, au săpat șanţuri adânci în lemnul de balsa.

Derivoarele atârnau libere și nefixate sub plută. Pânza era deteriorată, ca și lopata de cârmit și coliba.

Ce-i drept, pluta parcursese aproape în întregime traseul transoceanic și, în plus, trecuse prin numeroase încercări. Sin gura soluţie era începerea urgentă a reparaţiilor, acţiune căreia i s-a dedicat întreg echipajul. Lopata de cârmit a fost întărită cu două stinghii lungi din lemn de manglier, pânza cusută și chipul lui Kon-Tiki și-a recăpătat zâmbetul.

S-au verificat toate frânghiile, reparându-se cele rupte și echipajul se afla din nou gata de luptă.

După douăsprezece săptămâni de navigaţie, *Kon-Tiki* se afla la aceeași distanţă de arhipelagul Marchizelor ca și de Tuamotu.

Până la cea mai apropiată insulă din arhipelagul Marchizelor mai erau 300 de mile spre nord-est, iar până la prima din grupul Tuamotu 300 de mile spre sud-est.

Pluta purtată de vânturile de est trebuia să înfrunte vântul și curenţii înainte de a ajunge la una din insulele nordice ale grupului Tuamotu.

Păsările, vestitoare ale uscatului, începuseră să viziteze pluta cu două săptămâni în urmă, când îi separau încă 1.000 de mile de ţărm. Pe măsură ce se apropiau de Polinezia apăreau tot mai des fregate[8], apoi cârduri mici de petreli mărunţi[9].

Echipajul a întâmpinat cu bucurie pe acești vestitori mari paţi ai uscatului căruia începuseră să-i ducă dorul după cele aproape trei luni de confruntări cu Oceanul. Apropiindu-se de Polinezia, *Kon-Tiki* a încercat să atingă iniţial insula Fatu-Hiva, cea care cu câţiva ani în urmă trezise interesul etnografic al lui Heyerdahl. Profitând de un vânt favorabil, au plutit trei zile şi trei nopţi spre nord-vest, cu speranţa de a poposi pe acea mică insulă muntoasă, locuită de oameni care și astăzi îşi amintesc legenda lui Kon-Tiki.

Din păcate, vântul a început să bată dinspre nord, determinând el alegerea rutei. Minată de vânt pluta a început să devieze tot mai mult spre stânga, până când a părăsit curentul ecuatorial și a intrat în viitoarea celorlalţi curenţi oceanici, schimbători.

---

[8] Procellaria tethys, palmipedă (N.T.).

[9] Procellaria tethys, palmipedă (N.T.).

În plus vântul s-a oprit, astfel că pluta, timp de 24 de ore, a fost purtată numai în derivă.

Se pare că rugăminţile și blestemele echipajului au avut ecou, căci în ziua următoare *Kon-Tiki* a început să înainteze.

Se apropia sfârșitul expediţiei. Pe zi ce trecea partea nor dică a arhipelagului Tuamotu se apropia tot mai mult. Stoluri de păsări marine însoţeau în permanenţă pluta. În curând echipajul a observat la orizont norii ce vesteau apropierea uscatului. Aceștia apar sub influenţa radiaţiilor solare ce încălzesc pământul și determină înălţarea unor straturi de aer cald, umed, ce se condensează apoi în straturile reci ale atmosferei.

Echipajul a luat decizia înaintării către unul din acești nori, singuratic, aflat la prova plutei.

În zorii zilei de 30 iulie, după nouăzeci și două de zile de navigaţie Heyerdahl a coborât rapid de pe catarg anunţând pământul. În lumina roșietică a soarelui de dimineaţă din apă se desprindea conturul insulei. Vântul n-a permis însă orien tarea plutei în direcţia ei. Noaptea, *Kon-Tiki* a fost deviată de curenţii schimbători. Totuși, echipajul a încercat să atingă ţărmul insulei aflate la numai câteva mile. După presupunerile lui Erik, aceasta trebuia să fie insula Puka-Puka, avanpostul arhipelagului. *Kon-Tiki* a trecut atât de aproape, încât se vedeau copacii ce creșteau de-a lungul plajei (după cum scrie Heyerdahl, aveau în sfârșit confirmarea succesului călătoriei începute în urmă cu trei luni). De pe mal se înălţa o trâmbă de fum.

Era un semn că insularii văzuseră pluta și îşi semnalau prezenţa. În jurul orei 8 dimineaţa insula începu să se piardă la pupa. Doar vântul le mai aducea dinspre uscat mirosul de fum și frunze.

În dimineaţa următoare au zărit din nou doi nori înălţându-se la orizont. După toate probabilităţile ei semnalau prezenţa insulelor Fangahina și Angatau.

Cu un vânt favorabil și beneficiind de o vreme splendidă au navigat timp de trei zile în direcţia insulei Angatau. *Kon-Tiki* plutea calmă, fără intervenţia echipajului, împinsă de curenţi favorabili.

În ziua de 4 iulie, uscatul a apărut din nou la orizont, chiar pe direcţia de înaintare a plutei. Când soarele s-a înălţat și pluta s-a putut zări de pe uscat au fost înălţate steagurile ce-i confereau un aer oficial.

După micul dejun echipajul a recurs la ajutorul cârmei cu intenţia de a determina cel mai potrivit loc pentru acostare.

Curând au putut desluși trunchiurile ce se profilau pe un fond verde strălucitor; echipajul știa că între plută și insulă se afla resacul care împiedica vizibilitatea spre uscat. La o distanţă de câteva sute de metri de pământ, marea clocotea și apa exploda parcă înălţându-se spre cer. Echipajul a orientat pluta spre partea sudică a insulei, încercând să ocolească atolul și vârtejul de apă. Sperau ca astfel să pătrundă cu pluta într-un loc suficient de adăpostit, unde să poată acosta.

La amiază puteau zări pe plajă blocuri mari de corali și păsările albe ce planau peste palmieri.

Două ore mai târziu pluta a început să ocolească resacul, înaintând paralel cuţ armul. Doi oameni manevrau vâsla de cârmit la indicaţiile lui Erik care, urcat pe o ladă, supraveghea cursul corect.

Observatorul de pe catarg căuta o deschizătură sau e în trare printre recife pentru a ajunge la plajă. Din păcate nu se vedea niciun loc prin care să se strecoare. Pluta înainta în zigzag, căutând să evite locurile periculoase. Erik o conducea cu măiestrie, încercând să găsească un loc de acostare. Orele se scurgeau una după alta fără niciun rezultat.

Insula ademenea echipajul cu laguna sa transparentă și cu palmierii ce se legănau în bătaia vântului, dar drumul spre paradis le era inaccesibil.

O zi întreagă a durat această navigaţie sinuoasă și dificilă.

Insula îi chema cu insistenţă. Fără îndoială, *Kon-Tiki* ajunsese în Polinezia. Pluta s-a apropiat de Angatau în cea de a 97-a zi de călătorie așa cum optimist prevăzuse Heyerdahl cu un an în urmă, la New York.

La ora 6 după-amiază când totul părea inutil au văzut doi oameni care lansau de pe plajă o barcă. Vâslașii au ajuns rapid la recif și l-au depășit prin cel mai surprinzător loc, pe unde părea că este imposibil să se strecoare. Barca polineziană s-a apropiat de plută și cei doi au urcat pe punte. Unul dintre ei i-a întins mâna lui Heyerdahl și, zâmbind, i s-a adresat în engleză:

— *Good night!* La aceasta se rezumau cunoștinţele lui de limbă engleză.

— Angatau? a întrebat Heyerdahl arătând spre insulă.

— Hangatau, i-a răspuns insularul.

În cele din urmă Heyerdahl a reușit să-l facă să înţeleagă că dorește neapărat să acosteze. Băștinașii l-au sfătuit… să pună în funcţiune motorul.

Dezamăgiţi de lipsa acestuia și fiindu-le imposibil să se înţeleagă, cei doi au plecat.

Se lăsase seara. Echipajul făcea eforturi desperate de a menţine pluta în apropierea insulei. Pe neașteptate, din întuneric s-au desprins patru bărci care veneau cu intenţia de a-i ajuta să acosteze. Echipajul, încrezător în cunoștinţele băștinaşilor, era dispus să spere că îşi va petrece noaptea pe insulă.

Kon-Tiki a fost remorcată de bărcile care înaintau spre ţărm.

Li s-a alăturat Knut, care coborâse în barca pneumatică. Echipajul nu-și economisea forţele, ajutându-i pe băștinași cu vâslele. Cei de pe ţărm au aprins un foc pentru a le indica locul de acostare. În întuneric, bărcile nu se mai vedeau, dar se au zeau cântecele de război săltăreţe ale polinezienilor. Knut le ţinea isonul, iar cei de pe plută intonau veseli „Copilul lui Tom Brown avea o bubă pe nas”.

Era o mică repetiţie înaintea sărbătoririi evenimentului în sat. Vântul de est care bătuse atâta vreme în spatele plutei începu să le dea de furcă. Vâslașii nu se lăsau purtaţi spre Ocean, însă vântul nu le permitea să se apropie de insulă.

După trei ore vântul i-a învins și a început să împingă pluta spre vest.

Consultându-se, echipajul a hotărât să-l trimită pe Knut pe insulă după ajutoare. Urma să-l însoţească căpetenia băști nașilor. Bineînţeles că tratativele au fost dificile, mai ales că nu vorbeau aceeași limbă.

Pe măsură ce *Kon-Tiki* se depărta de insulă, vântul devenea tot mai puternic, iar forţele vâslașilor scădeau cu toată străduinţa depusă de a rezista până la întoarcerea lui Knut.

Ceilalţi polinezieni, îngrijoraţi de faptul că se îndepărtau de insulă, au hotărât să facă cale întoarsă. După ce echipajul le-a oferit ţigări s-au declarat de acord să-i transmită lui Knut instrucţiunile scrise de Heyerdahl: „Ia cu tine doi băștinași într-o pirogă, cu bărcuţa la remorcă. Nu veni singur înapoi, în bărcuţă”.

Kon-Tiki a rămas din nou singură. Oamenii începeau să se îndoiască că vor reuși să atingă ţărmul. Au emis în continuare semnale luminoase menite să-i indice lui Knut drumul.

Văzând că acesta nu s-a întors, deși trecuse ora zece, și-au pierdut speranţa că-l vor revedea curând.

Totuși, au hotărât să continue semnalizarea.

Pe neașteptate, la 22, 30 au apărut trei pirogi. Knut, înso ţit de șase băștinași, s-a urcat pe punte. Bineînţeles că nu mai putea fi vorba de o remorcare, dar toţi erau bucuroși că-l revedeau pe Knut. Acesta trecuse prin multe peripeţii până când reușise să părăsească insula. Băștinașii au încercat să-l reţină, sperând că echipajul va reuși printr-o minune să ajungă pe insulă. Singur printre insulari, el a trebuit să apeleze la toate metodele de convingere, să reziste frumuseţilor locale și să recurgă chiar la forţă pentru a reuși să-i convingă pe cei șase vâslași să-l însoţească pe plută. Nici nu se putea vorbi de un ajutor mai substanţial, spunea Knut, deoarece pe insulă nu existau decât cele patru pirogi care se apropiaseră mai devreme de *Kon-Tiki.*

A doua zi insula dispăruse la orizont. *Kon-Tiki* plutea spre recifele ce înconjurau insulele Raroia, un atol, și Takume. Ele formau un lanţ ce se întindea pe toată linia orizontului.

În ciuda eforturilor susţinute ale echipajului, care s-a luptat trei zile încheiate, atingerea lor n-a fost posibilă.

În ultima noapte însă vântul și-a schimbat direcţia și a început să poarte pluta spre Takume. Când și-au dat seama că aici se va încheia expediţia, membrii echipajului au început pregătirile pentru abordaj.

S-a hotărât ca, în momentul contactului cu reciful, fiecare om să se ţină bine de plută. A fost pregătită și bărcuţa de cauciuc cu proviziile strict necesare, o mică trusă farmaceutică și un radioemiţător, funia și colacul de salvare, util oricând echipajului.

În cea de-a o sută una zi a călătoriei au zărit de pe catarg un șir de insuliţe acoperite de palmieri. După calculele navigatorilor, ele se aflau în spatele recifelor Raroia.

De bună seamă pluta fusese purtată de curentul nordic.

Insulele se apropiau cu repeziciune. S-au repartizat sarcinile, fiecare având o misiune foarte precisă.

Vântul purta pluta spre reciful care putea fi identificat datorită valurilor care se spărgeau și clocoteau în jurul lui.

Pe punte ultimele pregătiri se încheiaseră. Lucrurile de valoare, documentele, filmele, ambalate în saci impermeabili, au fost duse în colibă și asigurate cu frânghii. Coliba a fost acoperită cu pânză și paravane legate cu funii tari. Apoi echipajul a tăiat cu cuţitul toate funiile ce fixau derivoarele. În felul acesta pluta devenea mai ușoară și buștenii puteau trece mai lesne peste recife.

A fost pregătită, de asemenea, o ancoră improvizată, pe care au legat-o cu cea mai lungă funie avută la dispoziţie.

Aruncând ancora, pluta avea să intre în brizanţi cu pupa înainte.

Toţi membrii echipajului și-au pus colacii de salvare și ghetele".

Pluta continua să înainteze în derivă spre vest, iar navigatorii concentraţi la maximum așteptau desfășurarea evenimentelor.

Prin postul de radio păstrau legătura permanentă cu un radioamator din Rarotonga. În sfârșit, clipa mult așteptată a sosit.

Iată ultimele însemnări din jurnalul de bord:

„8,15: ne apropiem încet de pământ. Putem distinge acum cu ochiul liber, la tribord, palmierii din interiorul insulei.

8,45: vântul a devenit și mai nefavorabil pentru noi, așa că nu mai avem speranţe să scăpăm. Nu suntem nervoși, dar facem pregătiri febrile. În faţa noastră, pe recife, zărim ceva ce seamănă cu epava unui velier, dar poate fi și o grămadă de lemne aduse de apă.

9,45: vântul ne împinge direct spre ultima insulă, care se vede în spatele barierei de stânci. Acum putem distinge bine tot reciful de corali. E ca un zid vopsit în roșu și alb, care se ridică din apă în faţa tuturor insulelor asemenea unui brâu.

În tot lungul recifului, brizanţi albi, înspumaţi se aruncă spre cer. Bengt ne servește o masă bună, caldă, ultima înaintea supremei încercări. Ceea ce văzusem pe recif era într-adevăr o epavă. Suntem atât de aproape acum, încât putem zări laguna sclipitoare, dincolo de recif și forma altor insule dincolo de lagună…

9,50: suntem foarte aproape acum. Plutim de-a lungul recifului cam la o sută de metri de el. Torstein vorbește cu omul din Rarotonga. Totul este în ordine. Trebuie să strâng jurnalul de bord. Toată lumea are moralul bun. Lucrurile se prezintă rău, dar vom izbuti".

Bubuitul resacului umplea văzduhul. La ora 10,00 ancora a *fost* aruncată și *Kon-Tiki* s-a întors cu pupa spre vâltoare.

Torstein continua să vorbească cu Rarotonga. S-a conve nit ca Rarotonga să aștepte mesajele din oră în oră. Dacă timp de 36 de ore nu se va recepţiona niciun semnal din partea lui *Kon-Tiki,* urma să fie avertizată ambasada norvegiană din Washington. Ultimul mesaj transmis de pe plută suna: „O.K. Suntem la 50 m spre stânga. Acum e acum! Rămas bun!"

Radiotelegrafiștii au strâns apoi instalaţia și au fugit pe punte. Valurile erau din ce în ce mai mari, iar *Kon-Tiki* să le găina în sus și în jos. Oamenii se agăţau de greement, cu excepţia lui Erik care se dusese în colibă să-și caute ghetele.

Când pupa plutei s-a scufundat în spuma de lângă resac, funia ancorei a fost tăiată. *Kon-Tiki,* purtată în viteză, tremura din toate încheieturile.

Brusc, pluta s-a oprit și valurile au început să se spargă pe punte. *Kon-Tiki* se lovise de recif. „Ţineţi-vă”, au strigat toţi, conștienţi de faptul că aceasta era unica salvare. Oceanul vuia, iar loviturile lui puternice devastau pluta. După un val imens catargul n-a mai rezistat și a căzut peste colibă. Puntea de bambus era avariată, vâsla de cârmit ruptă, ca și parapetul dinspre proră.

Au fost clipe când fiecare membru al echipajului credea că era unicul supravieţuitor.

Încetul cu încetul, forţele echipajului au început să cedeze. Pluta, împinsă de resac, pătrundea tot mai adânc în recif, lucru ce diminua forţa valurilor.

Knut a sărit pe o stâncă ţinându-se de capătul unei funii care atârna la pupă. Între două valuri mari el a reușit să se refugieze într-un loc sigur.

Valurile se micșorau tot mai mult. Unu câte unu, oamenii începeau să se miște. Erik ieși din coliba care îl protejase, lucru de care ceilalţi nu și-au dat seama că pot beneficia.

Bengt abia se mai ţinea pe picioare căci fusese lovit la cap de catargul în cădere. Toţi au sărit pe recif, în timp ce pluta era dusă tot mai departe de valuri.

Nu mai era timp de pierdut. Cu ajutorul micii bărci de cauciuc au evacuat de pe plută lucrurile utile.

Au fost aduse pe recif postul de radio, proviziile și bidoanele cu apă. Se găseau în timpul refluxului, astfel încât vreme de câteva ore nu-i ameninţa niciun pericol.

La o distanţă de câteva sute de metri se vedea o mică insulă acoperită de palmieri. Heyerdahl scrie că arăta asemeni „unui coș mare, verde, plin cu flori”. *Kon-Tiki* zăcea departe, pe recif. Era o epavă, dar cei nouă bușteni de balsa rămăseseră intacţi.

O scurtă traversare prin apa de cleștar a lagunei și cei șase oameni, ajunși pe plajă, și-au cufundat mâinile în nisipul albicios și fierbinte.

Expediţia luase sfârșit.

Este greu de imaginat ce însemna această insulă pentru cei șase navigatori care timp de o sută de zile înfruntaseră valurile Oceanului. Stâncile calde, vegetaţia luxuriantă, nucile de cocos erau aievea și nu în visurile cu care se hrănise echipa jul în timpul lungii sale călătorii. Mai aveau de făcut un singur lucru — să stabilească legătura cu Rarotonga pentru a confirma încheierea cu succes a expediţiei, ce reprezenta una din cele mai extraordinare călătorii din istoria navigaţiei.

N-a fost simplu. Timpul trecea, iar postul de radio inundat în timpul acostării nu putea fi repus în funcţiune. Orele se scurgeau. Mai erau doar câteva minute până când, conform înţelegerii, Hal, radioamatorul din Rarotonga urma să declanșeze acţiunea de salvare. În ultimul moment au reușit să stabilească contactul cu un radioamator din Canada. Acesta nu i-a luat în serios, crezând că este vorba de o glumă a unui radio amator din vecinătate.

Când tensiunea atinsese punctul culminant, Hal le-a confirmat că, în sfârșit, îi aude.

Prin Tahiti și posturile de radio din Australia, vestea a fost transmisă în întreaga lume. Presa, radioul, televiziunea au făcut cunoscută lumii întregi încheierea cu

succes a călătoriei, care a rămas și astăzi cea mai fascinantă, mai populară și romantică escapadă.

Contrar părerii generale, Heyerdahl n-a fost primul navigator din zilele noastre care a îndrăznit să se aventureze într-o călătorie pe plută. Lui îi revine însă meritul de a fi avut îndrăzneala să străbată Oceanul pe o plută de lemn.

Expediţia lui Heyerdahl îşi datorează succesul îmbinării armonioase a curajului, îndrăznelii, încrederii nestrămutate în victorie, a romantismului cu rigurozitatea ştiinţifică. Aceste calităţi se găsesc rar într-o asemenea îmbinare. La toate acestea a contribuit însă și șansa, care nu l-a ocolit pe Heyerdahl.

În timpul celor 101 zile de navigaţie, *Kon-Tiki* a străbătut 5.000 de mile.

Viteza minimă pe zi a fost de 9 mile, cea maximă de 71 de mile, deci, media, 42,5 mile.

S-a constatat că lemnul de balsa este materialul ideal pentru construirea unei plute ce urmează să plutească timp de 3 luni (ţinând seama că buștenii au stat în apă în perioada de construcţie, durata maximă a rezistenţei lemnului de balsa atinge 6 luni).

Pluta, deteriorată de resac, a fost transportată cu vaporul în Norvegia pentru a fi expusă la „Muzeul Marinei” din Oslo alături de relicve ca Fram, vasul lui Nansen pe care Amundsen s-a aventurat spre Polul Sud sau vechile corăbii ale vikingilor.

Heyerdahl a comis, bineînţeles, și unele greșeli în timpul construcţiei și al expediţiei, dar ele au fost destul de puţine și fără consecinţe grave.

Tânărul norvegian a mai repurtat două succese datorate tot expediţiei pe *Kon-Tiki.* Astfel, cartea lui, „Expediţia Kon Tiki” s-a bucurat de un deosebit succes în întreaga lume, fiind tradusă în peste douăzeci de limbi și editată în 5.000.000 de exemplare. Și filmul despre expediţia *Kon-Tiki* s-a bucurat de un succes remarcabil, fiind încununat cu premiul Oscar.

Din punct de vedere etnografic, expediţia a demonstrat ca tegoric că oamenii au fost capabili să înfrunte imensitatea Oceanului pe vase primitive, de dimensiuni mici înainte cu sute de ani de Columb.

Când au avut loc aceste migraţii, în ce direcţie și care au fost efectele lor sunt întrebări la care încă nu s-a răspuns.

Expediţia *Kon-Tiki* a devenit un model de pasionantă escapadă maritimă, iar Heyerdahl și tovarășii lui, eroii preferaţi ai tineretului de pe cinci continente.

Kon-Tiki a determinat și alţi temerari să întreprindă că lătorii pe plută. Îi amintim pe Bisschop și William Willis.

Este imposibil pentru orice om care pregătește o expediţie pe plută să nu ţină seama de experienţa lui *Kon-Tiki* și de informaţiile pe care cartea i le poate oferi.

Epopeea ce a durat 101 zile poate fi considerată ca un model, un etalon de care nu se poate face abstracţie. Influenţa ei asupra tuturor celorlalte călătorii asemănătoare este incon testabilă. Se poate afirma aceasta, deși cei ce le-au întreprins ulterior au încercat să nege.

1. Dreisbach BALSA WOOD New York, 1968.
2. Hesselberg Erik KON-TIKI AND I.

3. Heyerdahl Thor KON-TIKI EKSPEDISIONEN.
4. Heyerdahl Thor EXPEDIŢIA KON-TIKI, Editura Ştiinţifică, 1958.
5. Jacoby Arnold SEÑOR KON-TIKI Rând McNally and Comp., 1967.

4. NAUFRAGIAT DE BUNĂVOIE
Héretique – Alain Bombard

„… O *singură rugăminte am, dacă barca ajunge cu mine mort: să se ducă cineva din partea mea și să-l pălmuiască pe autorul cărţii pentru naufragiaţi…”*

Spre deosebire de alţi navigatori, Alain Bombard nu s-a aventurat pe Ocean pentru a cunoaşte ţări îndepărtate, pentru a cuceri gloria sau pentru satisfacţia luptei cu marea. Medicul francez de 28 de ani, pre ocupat de problemele limitei rezistenţei omului în condiţii minime de supravieţuire, s-a hotărât să studieze posibilităţile de scădere a mortalităţii în timpul catastrofelor maritime.

În fiecare an (prin anii 1950), cum scrie Bombard în prefaţa cărţii sale, pe mare piereau două sute de mii de oameni, dintre care cincizeci de mii după ce erau salvaţi de la înec. 90% din naufragiaţi mor în primele trei zile după catastrofă, fiind excluse drept cauze foamea sau setea.

După părerea lui Bombard, moartea survine în principal din cauze psihice, nu fiziologice. Cu alte cuvinte, oamenii nu mor de foame sau sete, ci din cauza fricii de ele. Ca urmare, Bombard a ajuns la concluzia că un factor important pentru salvarea naufragiaţilor îl constituie încrederea în posibilitatea de a supravieţui mai multe zile chiar când omul dispune de o cantitate insuficientă de hrană.

Toţi se întreabă de unde îşi pot procura hrana din moment ce ea nu există pe plută, șalupă sau pe alt mijloc de sal care, dacă nu este adusă de un avion sau de un vas avertizat de producerea catastrofei. Răspunsul dat de Bombard este cât se poate de simplu: din mare. Peștii și planctonul conţin numeroase substanţe necesare bunei funcţionări a organismului.

Chiar apa de mare poate fi consumată cu condiţia de a se recurge la doze mici — lucru foarte important — înainte ca organismul să se deshidrateze.

Pentru a confirma afirmaţiile făcute și a-și convinge numeroșii adversari, Bombard a hotărât să întreprindă câteva curse experimentale pe o mică plută pneumatică de salvare.

Ultimul experiment menit să influenţeze imaginaţia marinarului mai mult decât oricare din datele ştiinţifice urma să fie o cursă pe Ocean, fără niciun fel de provizii de alimente, cursă ce respecta traseul caravelelor lui Cristofor Columb: Spania, insulele Canare, Antile.

Așa cum s-a constatat mai târziu, în ciuda amabilităţii cu care Bombard a fost înconjurat în laboratorul Muzeului oceanografic, nimeni nu a dat importanţă cercetărilor tânărului medic.

După numeroase dificultăţi, Bombard a reușit totuși să-și completeze echipamentul necesar primei sale experienţe, ce urma să se desfășoare în

Mediterană.

Herétique avea forma unei potcoave cu lungimea de 4,65 m și lăţimea de 1,9m. Nu conţinea niciun element metalic. Flotoarele se compuneau din compartimente etanșe despărţite de patru pereţi transversali, care puteau fi închise și deschise se parat, lucru ce s-a dovedit deosebit de util în timpul călătoriei.

Fundul ambarcaţiei era plat. O creastă centrală, rigidă, în părţea această barcă-plută în sensul lungimii, formând două curburi care jucau rolul a două ventuze, sporind aderenţa la apă, fără să crească rezistenţa la înaintare. *Herétique* era de tata cu o velă pătrată de aproximativ trei metri pătraţi și două derivoare care-i permiteau să navigheze cu vânt travers.

Dificultăţile tehnice și de procedură juridică n-au admis înzestrarea plutei cu aparatură de radioemisie. În schimb, reporterii amatori de senzaţie erau prezenţi la plecare într-un număr foarte mare. Plecarea a avut loc la 25 mai 1952 din Monte Carlo.

La „bordul” plutei ce se legăna la fiecare val se aflau doi oameni dispuși să-și riște propria viaţă pentru a o salva pe a altora — Alain Bombard și Herbert Palmer.

Pluta, despre care experţii afirmaseră că nu se va menţine la suprafaţă nici lângă uscat, a fost lansată la apă. Cele două săptămâni pe Mediterana, în care singura hrană au constituit-o peștii, iar băutura, apa de mare și sucul de pește au confirmat, în linii mari, supoziţiile lui Bombard.

Herétique s-a comportat foarte bine și a parcurs drumul de la Monaco până la insulele Baleare fără să se abată aproape deloc de la traseul fixat, înfruntând valurile înalte.

Alain Bombard, naufragiatul de bunăvoie, considera că acum poate să debuteze în confruntarea cu Atlanticul.

Din păcate au survenit o serie de complicaţii care erau cât pe ce să ducă la năruirea îndrăzneţului proiect. Numai consecvenţa lui Bombard a făcut ca în cele din urmă toate piedi cele să fie înlăturate.

Neîncrederea exprimată de mulţi în legătură cu încercările lui Bombard poate fi rezumată de înseși cuvintele acestuia:

„… am pornit la drum pentru a dovedi că pe mare se poate trăi și fără rezerve de hrană și fără… diplome”.

Părăsit de tovarășul său, care renunţase, Bombard s-a hotărât să plece singur, „neavând altă soluţie”, așa cum a declarat. Renunţarea ar fi fost considerată ca o confirmare a falsităţii teoriilor și ipotezelor sale.

Pe o plută nouă, incomplet dotată, cu aceeași formă și cu dimensiunile egale celei anterioare, Bombard a pornit pe Ocean, străbătând Gibraltarul. Căutând punctul terminus al că lătoriei sale, el a ales Casablanca, ca obiectiv al primei etape.

Împins de vântul de nord, Bombard, cu pluta lui, se îndrepta spre sud-vest.

La bordul fragilei sale ambarcaţii el a început să desci freze tainele navigaţiei. Lucrul acesta i-a ocupat toată ziua de 15 august.

Solitarul naufragiat pe micul ponton a început să simtă efectul singurătăţii.

Pentru a depăși criza pescuiește cu perse verenţă și face studii biologice.

A doua zi, o șalupă pescărească trece pe lângă el, oferindu-i spectacolul unor pescari uimiţi de cantitatea de pește aflată pe plută.

Continuă să plutească de-a lungul coastei fără să se abată de la cursul iniţial. Are suficiente ocazii și timp să înveţe să navigheze, ghidându-se după stele și poziţia soarelui. El.com pară rezultatele obţinute cu punctele de reper de pe coastă. No rocul îi surâde și, navigând în condiţii bune, ajunge la Casablanca la 20 august unde este întâmpinat cu căldură.

Duminică 24 august începe a doua etapă a călătoriei, Casablanca — insulele Canare.

Fiecare zi însemna îndepărtarea de uscat și intensificarea senzaţiei de teamă în confruntarea cu Atlanticul.

Peștele era din belșug, astfel încât Bombard putea să și-l procure chiar în cantităţi mai mari decât cele necesare.

După șase zile de navigaţie, la 30 august, o furtună puternică îi ridică în cale valuri înalte care-l obligă să dea la apă ancora plutitoare, derivând spre sud. Treptat, peștele crud nu mai constituie o hrană neobișnuită. Așa cum mărturisește, apa Atlanticului este mai puţin sărată decât cea a Mediteranei și astâmpără repede setea.

Echipajele vaselor întâlnite în cale n-au reușit să-l de termine pe naufragiat să renunţe la meniul său monoton.

Marţi, 2 septembrie, după 10 zile de navigaţie *Herétique* atinge Gran Canaria. Bombard precizează că distanţa a fost străbătută de Gerbault în 14 zile, Le Toumelin în 12 zile și Ann Davison în 29 de zile.

Aceasta nu înseamnă că *Herétique* avea veleităţi de participantă la regate, ci demonstra doar că, beneficiind de vânt favorabil, putea înainta destul de rapid. Performanţa realizată, precum și stabilitatea plutei, chiar pe timp nefavorabil i-au conferit navigatorului un sentiment de siguranţă, micșorându-i teama de Atlantic.

În plus, încheierea cu succes a primei părţi a expediţiei a contribuit la schimbarea părerii multora dintre cei care manifestaseră scepticism. Mai mult chiar, s-au găsit printre ei oameni care i-au acordat lui Bombard sprijinul necesar.

După o escală de o lună și jumătate în Las Palmas, între ruptă doar de o scurtă călătorie la Paris pentru a se întâlni cu fiica sa, Bombard și-a reluat călătoria pe Atlantic.

La 19 octombrie, Herétique, escortată de o flotilă de yachturi și bărci cu motor a părăsit portul, îndreptându-se spre sud-vest. Un yacht a remorcat pluta și apoi și-a luat rămas bun de la navigator într-o atmosferă festivă.

În sfârșit, navigatorul a rămas singur. Conform intenţiilor urma să se îndrepte spre insulele Capului Verde. În primele două zile, în absenţa vântului, *Herétique* plutește în derivă spre sud. Căldura toridă îl chinuie pe Bombard. Pentru a nu se deshidrata, bea sistematic apă de mare. După o vreme s-a stârnit un vânt puternic. Valurile inundă pluta și navigatorul este obligat s-o golească mereu pentru a nu se scufunda: „… fiecare val mai mare care mă ajungea din urmă izbea puternic pupa

și îndată marea se rostogolea din nou peste barcă, reducând la zero încordata și deznădăjduita muncă a celor zece minute sau a unui sfert de oră precedent. Mi-e greu să-mi dau seama cum am putut, ud până la piele, să rezist în acest fel două ore, căci mi-au trebuit două ore de muncă pentru a repune definitiv barca în stare de plutire. Naufragiatule, fii întotdeauna mai încăpăţânat decât marea și vei învinge!”

Experienţa aceasta i-a folosit lui Bombard. El și-a dat seama că dacă vrea să se menţină la suprafaţă trebuie să coboare la timp vela și să dea la apă ancora plutitoare. Natura dispune de suficiente mijloace pentru a-i educa pe cei îndrăzneţi.

În cea de a cincea zi a expediţiei, Bombard este pus în situaţia de a-și repara vela distrusă de vânt. Înainte de a ter mina treaba, vela cea nouă pe care o ridicase a fost smulsă de un vânt puternic și aruncată în valuri.

La 25 octombrie, navigatorul solitar prinde cu un harpon improvizat prima doradă. Din scheletul acesteia Bombard și-a făcut un cârlig pentru undiţă (acest experiment urmărea să demonstreze că o undiţă poate fi confecţionată cu mijloacele aflate la îndemână).

Pe Mediterana și în apropierea ţărmurilor Africii, *Herétique* a fost depășită de numeroase vase. Cele mai multe au trecut fără să observe mica plută de cauciuc. Bombard s-a convins că este greu să-ţi semnalezi prezenţa dacă nu dispui de mijloace speciale. Tot acum Bombard și-a dat seama că în lipsa altor veşminte nu trebuie să renunţi la cele ude deoarece ele reduc totuși pierderea de căldură.

A doua săptămână a început cu o aniversare — ziua de naștere a lui Bombard, care împlinea 28 de ani.

Soarta i-a trimis un dar — o pasăre care s-a lăsat atrasă de momeala pusă de Bombard. A fost o friptură… crudă.

„Deocamdată valurile sunt încă înalte, cu coamele înspumate. Marea îşi arată colţii râzând zburdalnică ca un copil. Și după cum îţi ascunzi teama faţă de un copil, tot așa îmi ridic eu vela cârpită. N-am apucat să prind ceva viteză că a început pescuitul: în jurul meu se ivesc niște pete mari, verzi și al bastre. Sunt niște pești care, deocamdată, nu se apropie și nu se arată decât cu teamă. Într-adevăr, la cel mai mic gest se îndepărtează degrabă, se afundă și dispar în adâncul apelor. Cu toate acestea, pescuitul trebuie să-mi reușească. Toată ziua asta de 24 octombrie muncesc ca să răsucesc încet vârful cuţitului, fără să-l rup, pe latul lamei, ca pe o nicovală. După aceea fixez mânerul cuţitului cu o sfoară pe minerul ramei, ca să încerc vânarea primului pește ce se va apropia de ajuns de mine.

Orice lucru de la bord poate fi folosit ca sfoară: o cravată, șireturi de pantofi, o centură, o funie… Un naufragiat va găsi întotdeauna în barcă ceva potrivit pentru treaba asta. Am ţinut să nu mă slujesc de *emergency jishing kits* căci în cele mai multe cazuri această trusă lipsește naufragiaţilor. Trebuia să pescuiesc cu mijloacele aflate la bord. Spre marea mea uimire, în timp ce lucrez, câteva păsări îmi trec deasupra capului.

Eram încredinţat că de îndată ce voi părăsi pământul nu voi mai întâlni păsări. O altă prejudecată a omului de pe uscat.

N-a trecut o zi în care să nu văd păsări.

Una din ele părea că s-a atașat de mine. În fiecare zi venea cam pe la ora 4 pentru a se roti de câteva ori deasupra lui He*rétique.* Eram însă mult mai interesat de pești. Am reușit să ating sau să rănesc cu harponul meu improvizat mai mulţi pești”.

La 28 octombrie s-a petrecut prima întâmplare mai serioasă, dar fără consecinţe grave. Lui Bombard i s-a rupt cureaua ceasului și a fost obligat să-l agaţe cu un ac de pulover. Ceasul automat nu a reușit să acumuleze suficientă energie și s-a oprit, lipsindu-l de posibilitatea de a se orienta. Navigatorul a fost obligat să se adapteze la situaţia creată. El și-a propus să se culce și să se scoale odată cu soarele. Dimineaţa aduna peștii zburători care cădeau pe plută și care-i serveau pentru micul dejun, iar ceea ce rămânea folosea drept momeală. Apoi urma inspectarea plutei. Cauciucul este foarte sensibil la orice frecare.

O jumătate de oră de gimnastică pentru menţinerea tonusului muscular completa prima parte a programului de dimineaţă.

Planctonul reprezenta o sursă de vitamine absolut nece sare combaterii scorbutului. Îl consuma cu conștiinciozitate.

La amiază se ocupa de determinarea poziţiei, orientându-se după soare. La orele 14,00 efectua propriul său examen medical: tensiunea, temperatura etc. Urmau observaţiile meteo rologice. Programul de relaxare cuprindea muzică și lectură.

Înainte de asfinţit, alte cercetări fiziologice, bilanţul zilei și consemnarea evenimentelor mai importante.

La început, Bombard era deranjat de spaţiul redus al plutei care-l împiedica să-și găsească o poziţie comodă. Cu timpul însă s-a adaptat la condiţiile precare.

La 29 octombrie, după cum mărturisește, îşi dă seama pentru prima oară de situaţia desperată în care se găsește: plutește în voia vânturilor și valurilor, singur, neajutorat, pierdut în imensitatea apei.

Peștii însoţeau în permanenţă pluta. La un moment dat au apărut rechinii care, din fericire, nu manifestau intenţii agresive.

Zilele treceau și, cu timpul, pe corpul lui Bombard a apărut o erupţie ciudată. Pentru a fi cât mai aproape de situaţia reală de naufragiu a hotărât să apeleze la medicamente numai în ultimă instanţă.

La *30 octombrie,* Bombard, după ce petrecuse 11 zile pe Ocean, aprecia că expediţia sa va mai dura încă 23 de zile (în realitate 54 de zile).

În ziua de 1 noiembrie, convins că se află la 20° latitudine nordică, virează greșit la dreapta și ia direcţia sud. El va urma acest curs aproape până la sfârșitul călătoriei. Pe măsură ce se depărtează de uscat numărul păsărilor și peștilor scade. Totuși, două ore pe zi îi erau suficiente pentru a-și procura hrana necesară.

A doua zi navigatorul s-a aflat la un pas de moarte. La un moment dat a pierdut perna pneumatică și n-a observat acest lucru decât după ce ea rămăsese la câteva sute de metri în urmă.

„Am coborât vela și am aruncat ancora plutitoare. Fiind un bun înotător am

ajuns-o în câteva clipe. M-a cuprins însă groaza când, voind să mă întorc la bord, am observat că ambarcaţia fuge înainte și mi-era cu neputinţă să micșorez distanţa ce ne despărţea. Ancora plutitoare, care trebuia să fie ca o paraşută, se strânsese ca un steag. Nimic nu mai frâna deriva. De bună seamă că oboseala mă va cuprinde înainte de a ajunge fugara. *Herétique* era pe punctul de a-și continua călătoria fără mine.

Când mă antrenam pentru traversarea Canalului Mânecii, în 1951, aveam o bună condiţie fizică și am putut înota 21 de ore. Cât aș fi putut rezista acum, slăbit cum eram de lipsa de hrană și fără antrenament? Am dat drumul pernei, lăsând-o în voia sorţii și am început să înot craul din toate puterile.

Cred că nici cu prilejul concursului de la Las Palmas cu dl. Boiteux senior n-am atins o viteză atât de mare! Am reușit mai întâi să micșorez distanţa care mă despărţea de ambarcaţie, dar după aceea n-am putut decât să o menţin. Deodată, *Herétique* și-a încetinit mersul; am ajuns-o și m-am urcat gâfâind la bord. Parâma ancorei plutitoare se desfăcuse în mod inexplicabil, eram sleit de puteri, fizic și moral și am jurat că va fi ultima «baie» din cursul acestei călătorii.

La 3 noiembrie navigatorul a zărit un vas, care nu l-a observat și s-a îndepărtat rapid. Postul de radio recepţionează din ce în ce mai slab.

Vântul moderat umflă pânzele plutei, ceea ce-i întărește lui Bombard convingerea că va reuși să-și încheie cu succes călătoria.

Vizitele rechinilor se îndesesc. Când devin prea insistenţi, Bombard îi alungă, lovindu-i cu vâsla. În afara lor, numeroși pești îl însoţesc pe solitarul navigator, care, neîntâmpinând niciun fel de dificultăţi în prinderea lor, se amuză pe socoteala experţilor care afirmau că pescuitul este aproape imposibil în larg:

„Odată am cedat curiozităţii și m-am hotărât să văd cum reacţionează peștii la lumina electrică. Am aprins lanterna și am îndreptat razele înspre adânc. Peștii s-au adunat îndată în jurul fasciculului de lumină. Le admiram mișcările suple, pe care le îndreptam în ce parte voiam. Deodată, o izbitură puternică mă obligă să mă prind de marginea bărcii. Chiar de sub mine îşi făcu apariţia un rechin. Era enorm. Partea superioară a aripioarei caudale era cu mult mai mare decât cea inferioară. Se și întorsese pe spate ca să se arunce asupra mea.

Toţi dinţii îi străluceau în lumina lanternei. Pântecele era alb.

O dată, de două ori, dădu cu nasul în fundul bărcii. Voia oare s-o muște? Nu știu. Știam numai că atunci când rechinul se aruncă asupra victimei se întoarce întotdeauna pe spate. Singurul lucru de care îmi amintesc cu certitudine e acela că m-am speriat strașnic: nu eram obișnuit cu asemenea maniere. În drumul de la Casablanca până la insulele Canare n-am văzut decât un singur rechin, care s-a ţinut după mine pe o distanţă respectabilă. Dar ăsta? S-a născut, pesemne, departe de orice ţărm, de aceea se poartă atât de nepoliticos.

Am stins imediat lanterna, nădăjduind că rechinul mă va lăsa în pace. Am auzit însă multă vreme în jurul bărcii plesniturile cozii lui, asemănătoare loviturilor de bici, fiecare lo vitură împroșcându-mă cu stropi din cap până-n picioare. Din când în când zăream între sclipirile fosforescente o pată albă – pântecele rechinului.

Plictisit de nemișcarea mea. În cele din urmă, rechinul mă părăsi. După cum se vede, a încercat totuși să se agaţe de barcă. Dar e ca și cum ar fi încercat să muște o minge de fotbal! Știam că lucrul acesta nu-i va fi cu putinţă și, încet-încet, m-am liniștit. Doream cu toate acestea, din tot sufletul, ca asemenea musafiri să mă scutească pe viitor de vizi tele lor. În ceea ce mă privește am jurat să nu mai luminez valurile Oceanului.

Încurajat de lipsa oricărei nave în jurul meu și pentru a economisi pe de altă parte petrolul, am hotărât să renunţ la felinarul de noapte”.

La 9 noiembrie vântul a început să se înteţească și, conform aprecierii lui Bombard, *Herétique* atingea viteza de 3 noduri. Vela sa cârpită rezista încă și chiar în bune condiţii. Noaptea, un val a inundat pluta și era cât pe ce s-o răstoarne.

Bombard a fost nevoit să muncească din greu ca să scoată apa aruncată de valuri peste bord.

Teama că se va răsturna, acel sentiment de nesiguranţă care părea că-l părăsise, începe din nou să-l cuprindă. „Mă tem tot mai mult”, scrie el în ziua următoare.

La *11 noiembrie* ploaia abundentă este întâmpinată cu bucurie de naufragiat. Sucul de pește îi astâmpăra setea, dar nu putea suplini gustul apei. Navigatorul s-a spălat de sarea care i se așezase pe tot corpul, și-a ostoit setea și și-a asigurat și o rezervă de 15 litri de apă. Era prima porţie de apă dulce după 20 de zile. Apa nu mai avea să-i lipsească până la sfârșitul călătoriei pentru că va reuși să-și completeze rezervele cu ajutorul ploii.

Oceanul nu-i permite niciun răgaz unui navigator solitar.

Bombard este însoţit timp de 12 ore de un pește-spadă ce reprezenta o permanentă ameninţare pentru pluta sa de cauciuc.

Urmează alte ploi care aproape că inundă pluta. Dar, tot răul e spre bine. Bombard îşi asigură rezerve de apă pentru o lună.

Oceanul este tot mai agitat. Preocupat de a asigura stabilitatea bărcii, Bombard nu-și găsește timp nici să doarmă. Obo seala îl duce la o stare depresivă. Vizitele permanente ale peș tii or-spadă, de care se temea cel mai mult, îi accentuează starea de încordare.

Păsările, tot mai frecvente, îl enervează datorită iluziilor deșarte pe care și le creează, sperând în apropierea uscatului.

Pe la jumătatea lunii noiembrie starea depresivă de care suferea se accentuează îngrijorător. Udat în permanenţă de ploaie, ameţit de valuri, cu limba umflată și corpul acoperit de o erupţie, lipsit de razele binefăcătoare ale soarelui, fără a cunoaşte măcar cu aproximaţie poziţia în care se află, Bombard așteaptă cu o nerăbdare crescândă întâlnirea cu uscatul, crezând (în mod greșit) că sfârșitul călătoriei este aproape.

Simte că forţele îl părăsesc și începe să slăbească chinuit de diferite boli de piele. Naufragiatul nu știe — lucru ce l-ar salva — că abia a depășit Insulele Capului Verde și că mai are de străbătut încă 2000 de mile pe Ocean. El controlează cu grijă fundul plutei a cărui stare îl îngrijora, mai ales că se depozitaseră numeroase

crustacee care puteau să avarieze plutitoarele.

La 16 noiembrie se împlineau patru săptămâni de la plecarea în călătorie.

Păsările, tot mai numeroase, păreau să anunţe Antilele, cel puţin așa credea Bombard, convins că i-au mai rămas doar opt zile de singurătate.

Dar, mai trec câteva zile grele, obositoare și, totuși, pline de speranţă. Toate semnele care vestesc pământul, în special păsările, cum spun instrucţiunile pentru naufragiaţi, sugerau părerea că *Herétique* a străbătut Oceanul. În realitate, Bombard se afla abia la jumătatea lui. Amăgitoare s-au dovedit toate informaţiile pe care le găsise în cărţi. Desperat, Bombard începea să regrete că a dat curs ideii de a fi întreprins o asemenea experienţă.

Decembrie se apropie. Totul împrejur este pustiu.

5 *decembrie.* Desperat de lipsa vântului și slăbit de cele aproape 50 de zile, pentru care nu fusese pregătit, Bombard scrie: „Dacă mai ţine mult așa, barca va ajunge, dar eu voi fi un cadavru. O singură rugăminte am, dacă barca ajunge cu mine mort: să se ducă cineva din partea mea și să-l pălmuiască pe autorul cărţii pentru naufragiaţi; e bună doar să distrugă moralul nefericitului care are ghinionul s-o aibă cu el. În ea se află scris: un număr însemnat de fregate înseamnă că uscatul se află la 100 de mile. De opt zile încoace am văzut destule fregate și am parcurs în acest timp aproximativ 300 de mile.

El nu știa că de uscat îl mai despărţeau aproape 1.000 de mile. Totul părea că se aliase împotriva lui: lipsa vântului, căldura toridă.

Deprimat, el definește, plin de amară ironie, zona alizeelor: „zona în care, practic, nu e niciodată vânt… Ah, dacă aș putea lansa măcar un S.O.S. E, desigur, o glumă”.

În ziua de 6 decembrie Bombard scrie: „Experienţa mea este valabilă pentru 50 de zile. Faptul că n-am ajuns viu nu e un motiv ca naufragiaţii să-și piardă nădejdea. Dacă trece mai mult timp, forţele umane sunt depășite”.

În fiecare zi Bombard urmărește păsările. Ele îl fac să spere că ar trebui să atingă pământul în aproximativ două săptămâni. Deprimat, conchide: „Pentru a ajunge în Canare (550 de mile) am considerat necesare 11 zile. Acum am parcurs de cinci ori pe atâta, așa că ar trebui să socotesc 55 de zile, ceea ce ar însemna să ajung sâmbătă…”

10 decembrie. 52 de zile și nopţi. Singur într-o barcă mică de cauciuc, fără hrană. Pe la zece dimineaţa Bombard vede un vapor. Cu ajutorul unei oglinzi îşi anunţă prezenţa. După câteva minute vede din nou oameni.

Prima lui întrebare este legată de poziţia în care se află — „49°50’ vest” — i se răspunde de pe vas. Navigatorul simte că i se înmoaie picioarele. Se găsea la 600 de mile distanţă de locul unde credea că se află. În primul moment a fost tentat să renunţe la călătorie, mai ales că i s-a propus să fie luat la bord cu material cu tot. După o clipă de gândire se hotărăște să nu compromită întreaga acţiune. Este momentul cru cial al călătoriei, clipa în care ia hotărârea să continue: Nu! declară el, merg mai departe. După o baie și un mic dejun modest (adversarii ideii sale îi vor reproșa acest lucru până la sfârșitul vieţii, de parcă o singură masă în decurs

de 65 de zile ar fi avut vreo importanţă), navigatorul părăsește vasul pentru a se urca din nou pe pluta sa.

Bombard calculează și apreciază că escapada sa va dura încă 20 de zile. Acum are avantajul de a cunoaşte cu precizie poziţia sa. Datorită explicaţiilor căpitanului el și-a dat seama care a fost cauza greșelilor de navigaţie comise. Încrezător în forţele sale, cu ceasul în sfârșit potrivit, aprovizionat cu noi baterii pentru radio, cunoscând obiceiul fregatelor care vestesc ţărmul încă de la 1500 de mile (nu ca în cartea pentru naufragiaţi „Raft Book” care vorbea de 100 de mile), îşi continuă îndrăzneaţă să escapadă. Masa pe care a luat-o pe vas nu s-a repercutat asupra stării stomacului său. În schimb, i-a accentuat senzaţia de foame în zilele următoare. De fiecare dată când mânca pește crud îi revenea în minte masa pe care o luase pe vas.

Milă după milă, *Herétique* se apropia de Antile.

Totul decurgea normal, exceptând teama permanentă că un val mai mare i-ar putea răsturna ambarcaţia.

Abia la douăsprezece zile de la întâlnirea cu primul vas, Bombard îl oprește pe următorul pentru ca, prin intermediul lui, să-și anunţe sosirea la Barbados și în Martinica. De astă dată poziţia calculată de Bombard s-a dovedit corectă. La că derea nopţii navigatorul observă lumina farului reflectată de nori: uscatul era aproape. Cu o senzaţie de ușurare Bombard începe să se pregătească de acostare. La răsăritul soarelui constată, spre bucuria sa, că nu-l mai despart de ţărm decât câteva mile. Navighează de-a lungul ţărmului în căutarea unui loc unde să acosteze.

Când pluta s-a apropiat de ţărm, numeroși băștinași îl ajută trăgând-o pe plaja insulei.

Expediţia s-a încheiat la 22 decembrie, după 65 de zile de navigaţie solitară pe Ocean.

Bombard are senzaţia că pământul se clatină atunci când pășește din nou pe uscat.

O comisie ad-hoc, compusă din poliţist și învăţătoare, constată că rezerva intangibilă de hrană de la bordul lui *Herétique* a rămas neatinsă. De câtă voinţă a avut nevoie Bombard pentru a nu recurge la ea. Acum urma o sarcină destul de dificilă; trebuia să se realimenteze treptat, încercând totodată să-și potolească foamea.

Au urmat zile de relaxare, în care nu făcea altceva decât să răspundă la telefoanele și mesajele telegrafice pe care le primea. În rest — odihnă.

Reîntoarcerea în Franţa, cu avionul, a fost salutată așa cum se cuvine.

În timpul călătoriei sale de 65 de zile Bombard a slăbit 25 de kilograme. Aceasta s-a soldat cu o serioasă anemie. Faptul că a rezistat a demonstrat însă justeţea ideilor sale. Singura eroare a fost convingerea că apa de mare poate fi folosită de naufragiaţi. În rest, toate presupunerile și părerile lui au fost confirmate.

Teoriile susţinute de Bombard nu și-au pierdut valabilitatea și în decursul anilor respectarea lor *a* dus la salvarea multor vieţi omenești.

1. Bombard Alain NAUFRAGE VOLONTAIRE. Paris.
2. Bombard Alain, NAUFRAGIAT DE BUNĂVOIE, București, Editura științifică 1962.

5. STRĂBĂTÂND OCEANUL CU PISICA ȘI PAPAGALUL
SEVEN LITTLE SISTERS - WILLIAM WILLS

“Acum era gata să înfrunte moartea…”

William Willis s-a născut la 19 august 1893 la Hamburg. Tatăl era german, iar mama cehoaică.

De mic copil a manifestat un deosebit interes pentru tot ceea ce era legat de mare. Prima călătorie a făcut-o în 1908, la vârsta de numai 15 ani. Atunci a plecat pentru a-și câştiga existenţa pe *Henriette,* un vas cu pânze cu destinaţia Santa Rosalia, spre Mexic. De la Santa Rosalia s-a îndreptat spre America de Sud pe vasul *Bermunda* și de aici înapoi spre Hamburg.

Această călătorie, care a durat aproape un an, n-a reușit să astâmpere setea de aventură a copilului de 16 ani, astfel că a urmat a doua călătorie spre Galveston (Texas). După ce a acostat s-a angajat pe uscat din dorinţa de a câştiga banii nece sari. Vreme de trei ani a muncit din răsputeri, economisind fiecare cent până când a reușit să strungă banii pentru a-și putea aduce în S.U.A. părinţii și cei trei fraţi mai mici. Aceasta s-a petrecut în anul 1912.

În 1920 s-a mutat la San Francisco. A muncit, a economisit, a învăţat citind zi și. Ioapte. Munca a fost cea căreia i-a dedicat toate forţele sale Iată cum descrie Willis într-una din cărţile sale această perioadă: „Am traversat în repetate rânduri Continentul. Am fost nevoit să lucrez în toate părţile, din Alaska până în Mexic, din California până la ţărmul Atlanticului. Gol până la brâu mânuiam lopata sau securea; tăiam arbori gigantici în pădurile din nord, încărcăm vasele, strângeam recolta de pe câmpiile nesfârșite, de la San José până în Dakota. Ridicam schele de foraj în vremea în care Texasul era cuprins de febra aurului negru. Transpiram din greu.

Toate acestea au rămas înscrise în mintea și în sufletul meu.

Totdeauna reveneam însă la mare…”

Willis a petrecut mulţi ani pe mare și a trăit multe aventuri. El a navigat pe vase cu pânze spre Capul Horn, înfruntând furtuni și uragane cu același curaj demn de admiraţie. Era o fire neastâmpărată, dornic de aventură. Dorea permanent să-și verifice forţele în confruntarea cu neprevăzutul, cu primejdiile: „Am mers pe drumul pe care singur mi l-am ales. Când mă ocupam de literatură, pictură sau mă lăsam pradă viselor simţeam adesea cum mă cuprinde spaima: mi se părea că renunţând la munca mea încordată îmi voi pierde nu numai vigoarea fizică, ci și prospeţimea

gândirii. Mă îngrozea gândul că aș putea pierde contactul cu natura, unica sursă de fericire pentru mine. Când a început să-mi fie teamă am revenit la munca fizică…”

În 1938 Willis a plecat pe Insula Diavolului unde a cules material pentru publicaţiile sale. Acolo, după cum menţionează mai târziu în autobiografia sa. A reușit să elibereze un om care fusese condamnat pe nedrept. În același an s-a căsătorit. Avea patruzeci și cinci de ani.

Este extrem de greu să trecem în revistă toate meseriile pe care acest om le-a practicat în decursul anilor. A fost vânător în Alaska. Măcelar, felcer, muncitor metalurgist, docher, paznic și autor al câtorva volume de versuri. Filosofia lui de viaţă avea la bază ideile lui Rousseau, care pleda pentru contactul nemijlocit al omului cu natura: „Întotdeauna am avut o încredere nemărginită în natură. Am fost convins că viaţa aspră, dictată de legile naturii mă va ajuta să mă identific cu ea. Aceasta a fost calea mea spre *Fericire,* cale pe care am pășit încă din copilărie. Odată cu scurgerea anilor, convingerea mea s-a accentuat și am avut satisfacţia de a constata că nu m-am înșelat. Știam că atâta vreme cât voi fi în deplinătatea forţelor fizice și intelectuale este absolut necesar să trec prin acea încercare căreia într-o bună zi trebuie să-i facă faţă orice om pentru a-și justifica acest titlu. Am hotârât să mă dedic muncii îndârjite, fără răgaz, înfruntând vitregiile mării și teama înfiorătoare de singurătate. Doream să mă simt asemeni unui soldat în timpul luptei, dominat de frica mor ţii…”

Tot ce a fost legat de personalitatea lui William Willis, care în două rânduri — la șaizeci și la șaptezeci de ani — s-a aventurat singur cu pluta pe Oceanul Pacific, iar la șaptezeci și cinci de ani a sfidat nu mai puţin de trei ori Atlanticul, poate fi sintetizat în următoarele trăsături — curaj, dorinţă de autodepășire, spirit de aventură.

Așa l-au caracterizat aproape toţi ziariștii cărora le-a furnizat subiecte de senzaţie ce au figurat pe primele pagini ale cotidianelor de mare tiraj.

O altă trăsătură de caracter, nu mai puţin importantă, care a făcut, în pofida performanţelor sale remarcabile, să rămână aproape un necunoscut a fost excesiva sa modestie.

Atunci când navigatorul de șaizeci de ani a acostat la Pago Pago, după o călătorie solitară de 115 zile, străbătând aproape întreg Pacificul, a fost primit ca un erou. Amintindu-și acele clipe, el declara: „N-am fost în stare să rostesc niciun cuvânt.

Rămăsesem ca de piatră, în liniștea ce se așternuse. Am plecat capul, umilit parcă de primirea ce mi se făcuse”.

El a scris o carte minunată care a fost tradusă în numai puţin de cincisprezece limbi, intitulată „The gods were kind”. (Zeii au fost îndurători), depănându-și amintirile.

Acest om nu cunoștea frica, oboseala, avea o fire blândă și senină. Iubea marea, oamenii și animalele. În timpul escapadei solitare, din cauza căldurii toride a simţit că-și pierde cunoștinţa și a înţeles că clipele îi sunt numărate. S-a târât cu

un efort supraomenesc până la colivia papagalului său Eckie, pentru a-l hrăni. A umplut o găleată cu pești zburători pentru pisica sa Meekie. Apoi s-a considerat pregătit pentru întâlnirea cu moartea…

Odată cu trecerea anilor Willis nu și-a pierdut aceste minunate calităţi. Poate că a simţit nevoia să evite clocotul vieţii pe care progresul tehnic îşi pusese amprenta. Niciodată n-a alergat după bani și glorie. Cei care l-au cunoscut și-l vor aminti mereu ca pe un om cu o excepţională personalitate.

Astăzi, când el a dispărut dintre noi, când căpitanul imenselor mări și-a găsit odihna, îl păstrăm în amintirea noastră ca pe unul din navigatorii solitari de neînfrânt. Asemeni lui au mai fost Blackburn, Slocum, Pidgeon.

Când William Willis a decis să-și pună în aplicare planurile concepute încă din tinereţe avea 61 de ani, vârstă la care cei mai mulţi oameni se retrag pentru a-și petrece în liniște bătrâneţea.

Willis, deși a străbătut toate mările și oceanele n-a conceput să se lase copleșit de apatie, robit de inactivitate. El a fost fascinat de cursa lui *Kon-Tiki.* Nu se știe dacă ideea folosirii unei plute pentru traversarea Oceanului nu i-a aparţinut, iar Heyerdahl a fost doar cel care a pus-o primul în aplicare. El n-a susţinut niciodată acest lucru, însă există multe argumente care pledează în acest sens. Pe atunci era marinar pe vasul petrolier *Charleston.*

În 1953 William Willis s-a decis să întreprindă o expediţie solitară cu pluta pe Ocean. Toţi l-au întrebat care e mobilul. Întreprinderea părea lipsită de sens. Willis iubea însă marea și, în plus, era de principiu că un bărbat adevărat trebuie să se verifice în confruntarea cu cele mai vitrege condiţii. Francis Chichester, un alt mare navigator, afirma mai târziu, nu fără ironie: „Am fost împins la această călătorie de teamă — teama de Capul Horn. Am citit povești înspăimântătoare despre acest loc, scrise de cei care au trecut pe acolo.

Detest acest sentiment — teama. Când ceva mă îngrozește mă consider obligat să înlătur cauza care mi-a produs spaima”.

În afara aventurii, Willis a evidenţiat și latura practică a expediţiei sale. El a considerat că expediţia, asemenea celei întreprinse de Bombard, îi va permite să tragă concluzii cât se poate de utile în vederea completării instrucţiunilor pentru naufragiaţi.

Prima victorie Willis a repurtat-o încă pe uscat. El a reușit să-și convingă prietenii și în primul rând soţia de șan sale acestei fantastice acţiuni.

Nici traseul, nici pluta pe care le-a ales n-au întâmpinat rezerve prea mari. Toţi erau neliniștiţi însă de faptul că persevera în hotărârea de a parcurge de unul singur imensa distanţă de zece mii de mile. Zadarnic i s-a amintit navigatorului, în vârstă de 60 de ani, că un echipaj compus din șase persoane, cel al lui *Kon-Tiki,* a întâmpinat numeroase dificultăţi în menţinerea plutei pe direcţia dorită, deși toţi erau oameni foarte tineri. Willis nu s-a dat bătut și în aceste condiţii prietenilor lui nu le-a mai rămas altceva de făcut decât să-l ajute, astfel încât înzestrarea corespunzătoare a plutei să-i confere maximum posibil de siguranţă în timpul călătoriei.

Cu o energie neobișnuită pentru vârsta sa, Willis a început pregătirile pentru îndrăzneaţă escapadă. În ianuarie 1954 a zburat de la New York până în America de Sud, în Ecuador, unde urma să-și construiască pluta (la Guayaquil). Timp de două luni a colindat pădurile în căutarea unui lemn de balsa corespunzător. Din nefericire el nu a reușit să găsească trunchiuri cu diametrul de 1 m pe care intenţiona să le folosească pentru construirea plutei. După cum relatează, „din miile de copaci pe lângă care am trecut, numai câţiva aveau diametrul mai mare de 50 cm”. În cele din urmă a fost nevoit să se mulţumească cu ce-a găsit, urmând să procedeze la restructurări mari ale planului de construcţie iniţial.

Până la sfârșitul lunii martie navigatorul a reușit să intre în posesia a șapte trunchiuri cu diametrul mai mare de cinci zeci de centimetri și lungi de zece metri. Aceștia urmau să formeze corpul plutei. Au mai fost pregătite și alte trunchiuri, mai subţiri (30 — 50 cm), care aveau să constituie celelalte părţi ale plutei.

I-au fost necesare o energie deosebită și o sănătate de fier pentru ca în condiţiile climei tropicale să supravegheze tăierea trunchiurilor, curăţirea și transportarea lor până la îndepărtatul loc de montare a plutei.

Dar lemnul pentru plută nu constituia singura preocu pare a lui Willis. El era nevoit să-și procure banii necesari, să rezolve o sumedenie de formalităţi, nu o dată complicate și să-și facă rost de echipament.

Construcţia plutei nu era atât de simplă, dacă ţinem seama că un singur trunchi cântărea peste o tonă.

După numeroase discuţii și modificări ale datelor de construcţie, proiectul plutei arăta după cum urmează: șapte trunchiuri mari de balsa așezate paralel și legate între ele cu funie de manila, cu diametrul de patru centimetri. Deasupra, pentru consolidarea construcţiei au fost așezate transversal trei trunchiuri de manglier, acoperite apoi cu bușteni de balsa, cu diametrul de cca. 50 cm.

Construcţia a fost întărită cu frânghii groase de 2, 5 cm și acoperită cu o împletitură de bambus. În jurul plutei, în chip de suprabordaj, au fost fixate alte patru trunchiuri de balsa. Și astfel s-a încheiat construcţia celei mai dificile părţi.

În final pluta avea următoarele dimensiuni: lungimea de 10 m și lăţimea de 6 m. Ea era rodul fanteziei, perseverenţei și muncii neobosite.

În luna mai, Willis a început echiparea plutei. Dându-și seama că într-o călătorie solitară vâsla pentru cârmit nu este necesară, a înlocuit-o cu o cârmă obișnuită. Inovaţii similare a introdus și în ceea ce privește velatura. Folosirea unei singuri pânze, ca în cazul lui *Kon-Tiki,* reducea posibilităţile de manevrare. Constatând acest lucru. Willis a recurs la a doua pânză plasată la provă, un catarg cu velatură. Catargul principal, înalt de 9 metri era confecţionat din nouă trunchiuri de manglier, ale căror părţi inferioare se sprijineau de bordajul plutei; extremităţile superioare se încrucișau, întărind astfel pânza principală. Catargul de la pupa avea 6 metri înălţime. Suprafaţa întregii velaturi însuma 50 m 2. Willis era cât se poate de mulţumit; energia și entuziasmul lui creșteau pe măsură ce înainta construcţia plutei.

Încă înainte de plecare, pluta lui lăsa impresia că o va depăși pe cea a lui

Heyerdahl din multe puncte de vedere, dar mai ales sub aspectul vitezei.

Sub permanenta sa supraveghere a fost montată la bord o colibă cu suprafaţa de 6 m 2 și înălţimea de 2 m, care urma să-l adăpostească atât pe navigator, cât și echipamentul și rezervele de hrană. Pluta era aproape gata când Willis, studiind harta curenţilor, şi 7 a schimbat brusc planul. Îndoindu-se de capacitatea plutei de a înfrunta curentul peruvian, a cărui influenţă se resimte până în insulele Galapagos, el s-a hotărât să plece din Callao, localitate aflată cu 700 de mile mai spre sud. Aici îşi începuse expediţia și Heyerdahl, care reușise să ajungă până la Raroia, lucru ce demonstra că sistemul de curenţi este favorabil.

În această situaţie, urma să-și îmbarce pluta și echipamentul pe un vapor și să le transporte până la Callao. În ciuda dimensiunilor și a greutăţii, pluta a ajuns la destinaţie în cele mai bune condiţii.

După ce pluta a fost debarcată la baza maritimă militară, s-au montat catargele și s-au făcut ultimele pregătiri.

Transportul plutei a însemnat nu numai o cheltuială în plus, ci și întârzierea startului. Willis și-a păstrat însă optmismul.

Pluta a fost dotată cu echipamentul necesar, a cărui listă o vom prezenta în cele ce urmează:

Aparatură de navigație
Sextanți 2
Compasuri 2
Cronometru 1
Ceas de precizie 1
Ceas obișnuit 1
Deșteptător 1
Binoclu (6X30) 1
Aparat de filmat 16 mm 1
Aparat de fotografiat 1
Filme pentru ambele aparate
alb-negru și color
Radioreceptor 1
Radioemițător Marconi Salvita III 1
Hărțile Pacificului de Sud
Coala I — nr. 0823
Coala II — nr. 0824
Coala III — nr. 0825
Hărți de navigație (iunie, iulie, august) — nr. 2601, 1954
Hartă generală
Cărți și tabele
American Navigator
American Nautical Almanac (1954)
Tabelele H.O. nr. 214 voi. I, II,III.

Tabelul insulelor Pacificului, voi. III

Alimente
Canihua (boabe prăjite și măcinate), 23 kg.
Orz (prăjit și măcinat), 32 kg.
Zahăr nerafinat, 32 kg.
Suc de lămîie (cutii mici), 50 de bucăți
Ceai, 9 kg.
Legume conservate. 12 kg.
Lapte condensat (pentru pisică), 24 de cutii
Conserve pentru pisică, 50 de cutii
Porumb coceni (pentru papagal), 4,5 kg.
Porumb boabe (pentru papagal), 7 kg.
Orez (pentru papagal). 7 kg.
Apă potabilă, 450 litri
Nescafe (cutii mici), 50 de bucăți
Rații standard pentru șalupele marinei S.U.A.
Rații de rezervă

Combustibil, ulei
Petrol — 58 litri
Benzină — 78 litri
Ulei — 4 litri

Diverse
2 primusuri cu petrol
4 cuțite mari
Cuțite, furculițe, linguri, farfurii și pahare
2 găleți
1 generator pentru încărcarea bateriilor
8 perechi ochelari de soare
Set de undițe, momeală, carabine etc.
Lest
Saci etanși
Trusa de prim ajutor
Medicamente
Frînghie de 38 mm — 60 metri
Frînghie de 25 mm — 120 metri
Frînghie de 19 mm — 120 metri
Frînghie de 12 mm — 120 metri
Cablu de oțel de 10 mm-15 metri
Lanț de 10 m — 30 metri
Ancoră de 32 kg 1 bucată

Lampă cu petrol 3 bucăți
Lanternă cu baterii 3 bucăți
Reflector cu baterii 1 bucată
Monoblocuri și blocuri duble
pentru frînghiile de 19 si 12 mm 12 bucăți
Șuruburi, piulițe, sîrmă subțire
Cuie
Trusă de scule
Topor, secure, ciocan, rangă de oțel, burghiu, nicovală
Sondă pentru curenți
Mănuși de protecție
Ață pentru pînze
Pînză pentru repararea velelor
Canoe

Îmbrăcăminte
Echipament pentru furtună (Marina S.U.A.) 2 bucăți
Scurtă matlasată 1 bucată
Salopetă de lucru 4 bucăți
Pantaloni 4 perechi
Lenjerie 8 corn pleuri
Cămăși 6 bucăți
Cizme de pescuit 1 pereche
Saltea 1 bucată
Pături 3 bucăți
Flanele 3 bucăți
Pulovere din lină 3 bucăți
Șosete de lină 6 perechi
Pantofi de sport 3 perechi
Pantofi de piele 2 perechi
Șapcă de pînză 4 bucăți
Căciulă 1 bucată
Poncho 1 bucată

Dacă în privinţa dotării plutei cu materialul necesar navigaţiei nu au fost discuţii, în ceea ce privește rezervele de hrană părerile au fost deosebite.

Willis, adept al sistemului yoga, nu obișnuia să consume carne, astfel încât nu s-a aprovizionat cu rezerve din acest aliment. În schimb, a luat un stoc considerabil de conserve de legume, sucuri de fructe, cutii de lapte praf, făină de orz, zahăr nerafinat (din trestie de zahăr) și canihua — ceea ce a surprins — cereale uscate și măcinate ce cresc în Anzi, la altitudini mari, cu care străvechii incași îşi hrăneau războinicii înainte de luptă.

Willis a depozitat bidoanele de metal cu apă potabilă sub punte și le-a vopsit cu un strat gros, anticoroziv.

Pentru a micșora deriva care se manifestă în cazul navigaţiei cu vânt travers, Willis a recurs la experienţa navigatorilor peruani și a adaptat un derivor solid, din lemn de manglier, cu grosimea de 6 cm, lungimea 5, 5 m și lăţimea de 60 cm.

A fost întreprinsă o cursă de probă, la care a participat și soţia lui Willis. Cursa a confirmat calităţile plutei sub aspectul stabilităţii. Totodată, Willis s-a decis să scurteze traseul călătoriei — în loc de Callao-Australia, Callao Samoa, aceasta și ca urmare a insistentelor rugăminţi ale soţiei sale.

În clipa solemnă a botezului plutei, Willis și-a amintit de cele șapte trunchiuri imense de balsa și i-a dat numele de *Seven Little Sisters.*

Înainte de plecare, pe punte și-au făcut apariţia, în caltate de membri ai echipajului cu drepturi depline, o pisică enormă, neagră ca fundul ceaunului — Meekie și papagalul Eckie, răutăcios și bălţat.

La 24 iunie 1954, tot orașul se strânsese în port pentru a admira pluta pe care un bărbat, în vârstă de 60 de ani, urma să încerce traversarea Pacificului.

Acest om, pe care presa îl prezenta când ca pe un erou, când ca pe un nebun, a apărut în ochii mulţimii ca un original atunci când, urcând pe plută, a fost nevoit să-și despartă tovarășii de călătorie încleștaţi într-o luptă corp la corp.

După încheierea ultimelor pregătiri, un remorcher al Marinei militare — *San Martin* — a remorcat pluta spre larg.

În zgomotul sirenelor vapoarelor, operatorii și-au îndreptat obiectivele spre plută pentru a imortaliza momentul, în vreme ce mulţimea de pe ţărm intona solemn: Lima o Lima.

La căderea serii pluta se afla deja departe, spre apus.

A doua zi, în zori, Willis s-a desprins de remorcher și a rămas singur, faţă în faţă cu Oceanul.

Callao se afla la 60 de mile în urmă, spre răsărit. Curând, navigatorul și-a determinat poziţia: 11°38 latitudine sudică, 78°11 longitudine vestică.

Marea aventură începuse.

La stabilirea poziţiei, Willis s-a folosit de sextant și de tabelele Marinei S.U.A. care îi permiteau o determinare rapidă și precisă. Sextantul îl păstra cu grijă într-o cutie pe care se afla următoarea inscripţie? „Rupe-ţi oasele, dar salvează sextantul”.

Oceanul fremăta, iar valurile purtau lin pluta pe întinderea nesfârșită de ape. Pentru prima dată de la plecare, sentimentul de singurătate l-a cuprins pe temerarul navigator.

I-au venit în minte toate pronosticurile puţin optimiste pe care le ascultase, dar mai ales lipsa de tact a unui operator care nu s-a sfiit să declare că i s-a cerut să filmeze pluta pentru a fi păstrat un document în cazul când aceasta ar dispărea. A privit înapoi, dar în depărtare nu se mai zăreau decât culmile albe ale Anzilor.

La prova plutei ce aș temeau cele 6.000 de mile ale drumului de apă peste Ocean. Oare cât timp îi va fi necesar micii plute pentru a străbate această distanţă?

Cum se va descurca în lungile săptămâni de singurătate? Ce se va întâmpla dacă se va îmbolnăvi sau va cădea peste bord? Toate aceste întrebări îl frământau acum. Își dădea seama că-l așteaptă o luptă grea, neasemuit de încordată pentru supravieţuire.

Nu se putea plânge! De fapt asta a vrut, „un contact permanent cu Oceanul”. Nu-și dorise oare tocmai această „confruntare directă” cu imensitatea Oceanului?

Dar deocamdată pluta înainta cuminte, conform planului. În direcţia nord-vest. Acest lucru nu-l putea opri pe Willis să se întrebe: va rezista ea furtunilor? Prudenţa l-a făcut să-și ia la bord o barcă de salvare dotată cu toate cele nece sare și cu o staţie de radioemisie.

Totuși, nimic nu-i oferea certitudinea că va reuși să treacă cu bine acest examen neasemuit de dificil.

…Primele zile s-au scurs ușor. Willis a reparat tot ceea ce era necesar, a fixat și întărit legăturile și s-a antrenat în manevrarea plutei. Chiar unui cârmaci experimentat care a navigat în jurul Capului Horn pe corăbii cu pânze nu-i vine ușor să manevreze o plută greoaie, puţin maniabilă.

Primele determinări ale poziţiei indicau o deviaţie puternică spre nord sub acţiunea curentului Humboldt.

În ultima zi a lunii iunie, după ce străbătuse cca. 500 mile, pluta se afla la 8°17 sud și 82° 20 vest. Willis a fost nevoit să apeleze la echipamentul cel mai călduros din cauza temperaturii scăzute datorate curentului Humboldt. Cu toate acestea, în timpul cartului de noapte suferea din cauza frigului și a umezelii. Din fericire, o ceașcă de cafea caldă îi crea o senzaţie de oarecare confort; uneori reușea chiar să-și pregătească o masă frugală — o pastă din făina de canihua (mulţi credeau că aceasta era o sursă de energie nebănuită, folosită de incași).

Zahărul nerafinat îi servea atât ca desert, cât și ca mijloc de refacere rapidă a forţelor.

La începutul călătoriei vremea nu se anunţa favorabilă.

Valuri imense, de un verde închis, se năpusteau spre pluta care de fiecare dată reușea să se ridice pe coamele lor înspumate.

În jur totul era pustiu; niciun vas nu se zărea în imensitatea de apă clocotitoare. Willis, absorbit de navigaţie și de treburile curente de pe plută, nu avea vreme să se ocupe de neastâmpăraţii și zgomotoșii săi tovarăși. A fost nevoit, în cele din urmă, să închidă papagalul într-o colivie. Pisica a legat-o pentru a o împiedica să se manifeste prea vehement la vederea peștilor zburători care cădeau pe plută. În plus, aceasta îi crea pisicii o stare foarte agresivă, care punea în pericol securitatea pa pagalului.

Willis și-a încercat cunoștinţele de radiofonist. Guvernul peruvian acordase plutei indicatorul 7 H.T.A.S. Prescurtarea cuvintelor „Șapte surori mici” — în spaniolă „Siete hermanitas”. S-a stabilit ca, de două ori pe zi, Willis să comunice poziţia plutei Bazei marinei militare din Callao, precum şi marinei S.U.A. Comunicatele de pe plută se emiteau cu regularitate, însă confirmarea recepţiei lor nu se primea, nefiind fixat niciun semnal convenţional.

Între timp, *Seven Little Sisters se* apropia tot mai mult de arhipelagul Galapagos. La 3 iulie pluta se găsea la jumătatea distanţei dintre Callao și Galapagos. Willis lupta să în drepte pluta spre apus, dar curentul puternic o purta spre insule.

Încă zece zile sau cel mult două săptămâni și, spre satisfacţia celor care-și manifestaseră îndoielile în ce privește expediţia, *Seven Little Sisters avea să se* lovească de ţărmul stâncos al vreunei insule.

10 iulie. Poziţia plutei — 3°26 latitudine sudică, 88° longitudine vestică. La 150 de mile sud-est de Santa-Maria, cea mai sudică insulă a arhipelagului Galapagos, Willis a remarcat că de câteva zile este însoţit de un rechin mare, care înota când paralel cu pluta, când sub ea. Navigatorul s-a obișnuit cu această prezenţă, nu prea agreabilă, și l-a botezat „Tom cel lung”…

Willis abia putea fura câteva clipe pentru a se alimenta.

Reparaţiile și adaptările plutei nu-i lăsau timp nici pentru odihnă. Eforturile lui s-au soldat cu succes, căci în cele din urmă el a reușit să scoată pluta de sub influenţa curentului peruvian ce o împingea spre nord.

Înainte de aceasta a fost pus însă în situaţia de a face faţă unei încercări, în comparaţie cu care acostarea pe una din insulele Galapagos. Putea fi considerată o bagatelă. În ziua de 12 iulie a căzut peste bord și s-a aflat la un pas de moarte. Cum s-au petrecut lucrurile? Willis, pescar pasionat, tentat și de ocazia de a-și completa rezervele de hrană cu pește proaspăt s-a hotărât, în dimineaţa acelei zile, să se lase în voia pasiunii sale. A azvârlit în spatele plutei firul la capătul căruia a pus drept momeală un pește zburător. Brusc, un șoc puternic i-a smuls lui Willis undiţa din mină. El a reușit s-o prindă și, încet-încet, metru cu metru a început s-o tragă pe punte. Greutatea prăzii l-a dus la concluzia că a prins un rechin.

Bestia de doi metri lungime, a apărut printre buștenii de balsa. În cele din urmă, Willis a reușit să tragă aproape complet rechinul pe plută. În ultimul moment a alunecat, și-a pierdut echilibrul și a căzut în apă. Ultima imagine pe care a zărit-o înainte de a se scufunda a fost botul înspăimântător al rechinului care însoţea pluta de câteva zile.

„Când mi-am scos capul la suprafaţă am văzut pluta care începuse să se îndepărteze. Mi-a trebuit doar o secundă pentru a aprecia viteza cu care se deplasa. Pluta aurie înainta cu pânzele ei albe, umflate de vânt, depărtându-se odată cu norii ce pluteau pe cerul albastru.

Acesta era sfârșitul. Am încercat să înot cu disperare, dar în curând am renunţat. La ce bun acest efort inutil? Deodată mi-am dat seama că de mâna dreaptă aveam prins capătul metalic al undiţei, cel de care se agaţă cârligul. Celălalt capăt îl fixasem de un buștean transversal de pe plută. Am apucat sfoara, care la început s-a întins, remorcându-mă prin apă.

Deci, aveam șansa să scap cu condiţia ca sfoara să reziste.

Pluta continua să înainteze, ducându-mă la remorcă. Palmă după palmă m-am apropiat, de-a lungul funiei, de marginea plutei. Mă domina un singur gând: să reziste. Era o sfoară mai veche, pe care o primisem de la proprietarul unei bărci pescărești din Callao.

Mai aveam de străbătut șaizeci de metri. Voi avea oare puterea de a parcurge această distanţă? Pluta înainta rapid, iar Oceanul era destul de agitat. Hainele, șosetele de lână, pantofii de pânză îngreuiaţi de apă mă trăgeau spre adâncuri.

Mâna rănită de cârligul undiţei lăsa în urmă o dâră roșietică, ce putea atrage rechinii. Oare unde era Tom cel lung?

Mă întrebam gândindu-mă totodată la toţi ceilalţi «monștri» pe care-i zărisem cu zile în urmă și care, cu o singură mișcare a fălcilor, îmi puteau reteza picioarele. M-am întors pe spate cu intenţia de a mă odihni. Mi-am propus: nicio agitaţie.

Înainte de-a continua să înot, voiam să constat care este situaţia. Trebuia să am grijă să înaintez simultan cu salturile plutei, fără nicio smucitură. Trebuia să trag lent, lin, ca și cum aș fi prins un pește. În același timp eram obligat să mă ajut înotând cu picioarele spre a reduce îngreuierea. Executam mișcare după mișcare, fără a forţa. O nouă întoarcere pe spate pentru odihnă și din nou acel efort suprem, fără a privi în direcţia plutei.

Deși gândul îmi era la rechini, nu-mi ieșea din minte întrebarea: va rezista sfoara? În cazul când aș fi fost atacat de un rechin, acesta m-ar fi smucit, încercând să rupă din mine o bucată, lucru ce ar fi provocat și ruperea sforii. Trebuia să încerc să lovesc rechinul cu picioarele în locul cel mai vulnerabil — direct în nas. Am mai fost nevoit să înfrunt aceste animale. Le cunoșteam viclenia, forţa, rezistenţa, dar și lașitatea.

Palmă după palmă. Altă scurtă odihnă. Mâna stângă îmi amorţise; lucrează cu picioarele, Willis, nu te opri! Pluta, ridicată de un val, se afla mult deasupra mea. Înainte de a coborî s-a oprit pentru un moment. Profită, mi-am spus, și înaintează cu băgare de seamă. Pe acea porţiune frânghia era roasă, uzată. Și când mă gândesc că pe bord erau altele noi, rezistente. Brusc, am simţit că devin și mai greu. Nu-mi puteam permite însă să dau drumul sforii și să-mi dezbrac puloverul. Mina rănită îmi amorţise complet.

M-am oprit din nou. Eram atât de aproape, încât auzeam zgomotul pe care-l făceau valurile ce se loveau de bușteni.

Am mai parcurs o bucată din sfoara deteriorată. Speram că nu se va rupe deoarece suportase greutatea rechinului. Mă aflam doar la câţiva metri distanţă de pupă. Am apucat capătul de metal al cârmei, apoi lanţul și încet-încet m-am ridicat pe trunchiul de pe care căzusem în apă. În sfârșit, eram salvat.

M-am culcat, epuizat, pe trunchiul acoperit de alge și spălat de valuri. Eram pur și simplu ameţit. Pluta s-a întors și mi-am dat seama că o ia înapoi. Am tras de lanţul cârmei și am sărit pe punte…

Willis s-a odihnit, și-a pansat mâna rănită, și-a făcut o cafea și a notat evenimentul în jurnalul de bord.

După trei săptămâni de navigaţie, în ziua de 15 iulie, în desfășurarea expediţiei a survenit un eveniment menit să reprezinte o adevărată cotitură. În acea zi, pluta a atins latitudinea de 3° sud; ajunsă în bătaia alizeului, pluta înainta spre vest, sub influenţa curentului ecuatorial de sud, în direcţia Samoa.

Longitudinea era de 93°30 vest. Abia acum în faţa plutei se în tindea Oceanul

nemărginit, populat doar de delfini, pești zburători și păsări care se roteau deasupra plutei, venind din în depărtatul Galapagos.

Peștii zburători au întregit rezervele destul de reduse ale navigatorului; ei păreau să fie și pe gustul lui Meekie care-i consuma cu satisfacţie.

De la părăsirea portului pluta nu întâlnise niciun vas.

Singurătatea începea să-și spună cuvântul… Willis luase cu sine câteva cărţi, oferite de prieteni, pe care nici nu le deschisese. Când timpul era nefavorabil, rămânea pe punte muncind fără răgaz. În schimb, când Oceanul era liniștit și norii albi se înălţau la orizont, navigatorul se relaxa, urmărindu-i ceasuri în șir.

În ziua de 16 iulie, vântul a început să se înteţească. Willis a fost nevoit să rămână aproape permanent la cârmă, ascultând zgomotul furtunii și al valurilor ce se spărgeau de plută.

Din când în când, alerga la proră pentru a aranja pânzele, operaţie deosebit de dificilă, pentru că navigaţia cu pânze pe plută solicită prezenţa mai multor persoane.

Oceanul încerca să smulgă de pe punte echipamentul fixat cu atâta trudă. La toate acestea se adăugau grija pentru papagal, mieunatul pisicii și epuizarea provocată de încorda rea continuă.

O zi și o noapte s-au scurs într-o permanentă încordare fizică și psihică, în luptă cu elementele naturii dezlănţuite. Și, în sfârșit, furtuna s-a potolit. Insulele Galapagos au rămas la pupa, în urmă. La 1200 de mile se afla Callao, punctul de plecare.

În sfârșit, totul se desfășura normal. În plus, Willis se adaptase la condiţiile navigaţiei solitare. Singura lui legătură cu civilizaţia, radioul, funcţiona ireproșabil. Îi dădea de gândit doar emiţătorul a cărui funcţionare nu-i fusese confirmată.

Conform înţelegerii, zilnic, uneori de două ori pe zi, la orele 11 și 18 el îşi comunica cu promptitudine poziţia. Aceste în formaţii ar fi trebuit să fie recepţionate conform înţelegerii, dar, din păcate, confirmarea nu sosise „Aici *Seven Little Sisters,* aici *Seven Little Sisters,* mă auziţi? Răspundeţi!” Liniște! Nu se auzeau decât acordurile îndepărtate ale unei melodii. „Aici pluta *Seven Little Sisters.* Mă auziţi?…”

După câteva zile de încercări neizbutite. Willis era convins că radioul său nu funcţiona. Prevederile lui pesimiste se adeveriseră. De altfel, încă la New York, deși soţia sa insistase.

Willis, preocupat de alte treburi și puţin convins de rezistenţa aparatului la umezeala Oceanului renunţase la completarea cunoştinţelor sale radiofonice. Acum avea confirmarea proprii lor bănuieli: radioul era un aparat prea delicat pentru are zista pe o plută aflată în bătaia valurilor. Amară satisfacţie!

Dacă în prima etapă a călătoriei, păstrarea contactului cu uscatul nu era obligatorie, acum funcţionarea aparatului putea fi un factor decisiv în salvarea sau pieirea navigatorului.

Willis îşi gospodărea atent rezervele de hrană. Din pă cate, niciuna din cele două lămpi de gătit nu mai funcţiona.

Faptul că a fost nevoit să treacă la alimentaţia cu cruditătţi nu s-a repercutat nefavorabil asupra sănătăţii sale. Este adevărat că organismul nu a reacţionat negativ, dar numai la început.

În curând, Willis a fost nevoit să constate că lucrurile nu stau chiar atât de bine. Într-o bună zi el a simţit o durere violentă în regiunea stomacului, durere care n-a cedat ore în șir. Niciun medicament nu s-a dovedit folositor. Willis, gemând de durere, nu-și putea explica cauza acestei suferinţe apărute atât de brusc. Durerea se accentua și singura măsură la care putea recurge erau dozele repetate de bicarbonat.

Foarte curios, în afară de durere, Willis nu mai remarcase alt simptom care să-i permită să stabilească natura bolii. Nici răcoarea nopţii nu i-a adus alinarea sperată. În plus, vântul a început să se înteţească, iar pluta înainta spre apus.

Pierdută între ape, departe de ruta de navigaţie, cu pânzele coborâte, pluta era purtată numai de foc și randă…

Cu un ultim efort, navigatorul a reușit să ajungă la staţia de radioemisie, lansând disperatul strigăt: „S.O.S., S.O.S., S.O.S. poziţia… 3°36’ latitudine sudică și 95°31’ longitudine estică… Aici 7 HTAS…”

Nimeni nu s-a grăbit însă să-i vină în ajutor. Timp de câteva zile, Willis, aproape inconștient, aștepta moartea sau salvarea în vreme ce pluta rămăsese în voia valurilor și a vântului. Dar n-au venit niciuna nici alta.

Simţindu-se ceva mai bine, Willis a reluat apelul: *„Seven Little Sisters,* către toţi. Nu am nevoie de ajutor! Totul este în ordine! Totul este în ordine

Nici această emisie, nici cele precedente nu au fost recepţionate.

Când a putut să se ridice și să se deplaseze la colibă, navigatorul a zărit în oglindă un chip brăzdat de riduri, pe care era întipărită o grimasă de durere.

Au mai trecut încă multe ore până când s-a simţit în stare să înalţe pânza pe catargul principal. Navigaţia pe Ocean îl solicita permanent; ca să-și poată continua călătoria trebuia să-și asigure pânzele înainte de dezlănţuirea furtunii.

Treptat, treptat, Willis a început să se realimenteze cu multă prudenţă, de teamă să nu-l reapuce durerea de stomac care-l torturase atâtea zile și nopţi. Cu toate aceste precauţii continua să se simtă foarte slăbit. După o vreme a ajuns la alimentaţia normală, consumând chiar peștii zburători ce cădeau zilnic pe plută.

Alizeul îi era favorabil, împingându-l cu o putere mode rată pe direcţia bună. Astfel reușea să înainteze chiar cu 80 de mile pe zi. Înspăimântătoarele insule Galapagos rămaseseră la 500 de mile nord-est. Pluta continua să înainteze, pierzându-se în imensitatea Pacificului.

În orele lungi de muncă asiduă la cârmă navigatorul profita de fiecare clipă de răgaz pentru a se întoarce cu gândul la trecut, încercând să găsească explicaţia acestei fascinante atracţii pe care Oceanul o exercita asupra lui. Părinţii săi nici nu văzuseră marea. Și totuși, la vârsta de cincisprezece ani fiul lor se hotărâse să plece pe mare.

Viaţa solitară pe Ocean, într-o comuniune deplină cu natura îl satisfăcea pe Willis deși, așa cum mărturisea în confesiunile sale, simţea des nevoia unui dialog,

apropierea semenilor.

Plutind de-a lungul meridianului 5 Sud, care trecea la cca. 100 mile nord faţă de arhipelagul Marchizelor, ce se aflau la 3.000 mile spre vest, Willis putea să se răzgândească oricând în ce privește cursul pe care dorea să-l urmeze. El dispunea de suficient timp și experienţă pentru a analiza toate variantele și a alege cea mai bună soluţie. La un moment dat se hotărâse ca în momentul apropierii de insula de destinaţie, înconjurată probabil de corali, să coboare pânzele și să arunce ancora ce cântărea 32 de kg, pentru a diminua deriva. Când pluta avea să se apropie de recif, urma să coboare o barcă cu lucrurile cele mai importante, inclusiv animalele, cu care să poată găsi o posibilitate de a pătrunde prin zidul de corali.

Seven Little Sisters plutea fără piedici pe oceanul Pacific, liniștit, gardată de Tom cel lung, de bonite, sardele și pești zburători.

Legănându-se lin pe valurile Oceanului, pluta din lemn de bal să înainta pe urmele soarelui ce cobora spre orizont.

Cursa solitară nu i-a permis lui Willis nicio clipă de răgaz. Abia refăcut după boală avea de întâmpinat noi dificultăţi. În acea zi Oceanul era învolburat și cerul acoperit de nori grei, plumburii. Pluta se legăna pe valuri. Calendarul, fixat pe ușa colibei, indica ziua de 6 august. Trecuseră mai bine de șase săptămâni de când *Seven Little Sisters* părăsise Callao. Imediat după răsăritul soarelui, Willis a făcut o descoperire ce l-a îngrozit: bidoanele cu apă, fixate printre trunchiurile de balsa, erau goale. Singura explicaţie era aceea că apa sărată reușise să le atace, în ciuda stratului gros de vopsea.

Desperat, navigatorul a cercetat pe rând toate bidoanele. Zadarnic, niciunul nu mai conţinea apă. Copleșit s-a așezat pe punte. După un timp și-a spus în sine: „Nu este o coaliţie a forţelor răului, ci vina mea. Bidoanele n-au fost bine asigurate”. Le-a examinat cu atenţie și a reușit să adune aproape

15 litri de apă pe care a depozitat-o în vasele ce le avea la bord. Constatând că acestea nu-i sunt suficiente, a golit câteva sticle de rom pe care le-a umplut cu apă, cel mai preţios lichid în situaţia lui. Chiar în condiţiile unui consum economic, cantitatea de apă nu-i putea ajunge mai mult de o lună. Oricum situaţia nu era încă desperată. Willis putea recurge și la apa de ploaie, sucul de pește și, în ultimă instanţă, la reducerea călătoriei cu 4500 de mile, acostând pe una din insulele Marchize. Iniţial, Willis prevăzuse pentru călătoria ce urma să dureze 200 de zile o rezervă de 450 de litri de apă. Acum, după numai 45 de zile de călătorie, nu-i mai rămăseseră decât 90 de căni de apă. Orice putea interveni: pierderea unei pânze, schimbarea cursului spre insulele Marchize… Cert este că apa, chiar băută cu picătura, nu-i putea ajunge pentru traseul fixat iniţial. Brusc i-a venit o idee — va bea apă sărată.

Pluta era însoţită acum de păsările care, venind dinspre Galapagos, străbătuseră sute de mile. Ele planau lin deasupra plutei, aducând o variaţie în monotonia cursei. Tom cel lung care se menţinuse mereu în spatele plutei, continua să-i ţină companie navigatorului. În afară de el, Willis mai avea câţiva tovarăși de drum.

Cu toată compania, mai mult sau mai puţin interesantă, situaţia era desperată. Uscatul cel mai apropiat se afla la 1600 de mile marine. Poziţia plutei, stabilită la ora amiezii, indica 5° 31’ sud și 114° 10’ vest. Nu după mult timp Willis a constatat că nici raţiile de salvare, depozitate cu grijă, n-au scăpat de apa sărată care distrusese cutiile de tablă.

Au urmat alte zile, la fel de monotone și de obositoare, cu ore de veghe în răcoarea nopţii sau sub arșiţa soarelui ecuatorial care-i storcea ultima picătură de energie. Singură tatea și monotonia l-au făcut pe Willis să piardă simţul timpului. Se întreba câteodată dacă navighează de o săptămână, de o lună sau de un an. Când îşi aducea aminte de calendar, fixa data numai pentru că navigaţia în sine îi impunea acest lucru.

„Trăiam ca și când mă aflam suspendat în timpul, scria el mai târziu.

Seven-Little Sisters înainta totuși cu 60, 70 și uneori chiar 90 de mile pe zi. Willis lupta pentru fiecare milă în plus, nepregetând să arboreze pânze suplimentare în măsura în care acest lucru era posibil. Era conștient de faptul că fiecare zi îl apropia de sezonul uraganelor în care o plută cu un singur navigator la bord avea șanse minime să reziste.

Singurătatea, pe care şi-o dorise, îi permitea lui Willis să facă planuri de viitor, să-și fixeze noi criterii de apreciere a problemelor la care medita. „În general, oamenii fug de singurătate”, constata Willis în însemnările sale, argumentând această afirmaţie cu părerea marinarilor din Callao care sus ţineau că nu înţeleg ce păcate trebuie să ispășească, condamnându-se de bunăvoie la îngrozitoarea tortură a singurătăţii.

În ciuda acestor păreri, Willis nu se simţea chiar atât de singur. Cei doi tovarăși de drum, papagalul și pisica, ulterior eroi principali în cartea sa „The gods were kind”, Oceanul și locuitorii lui, cerul cu nori sau înstelat, soarele, vânturile, valurile, toate la un loc reușeau să-i umple universul cotidian.

În ziua de 8 august, la orele 15,00 pluta se afla la 5°29’ sud și 116°14’ vest. Vântul ușor îi permisese lui Willis să parcurgă în ultimele 24 de ore 62 de mile. În acea zi Willis și-a completat meniul cu came de delfin crudă. Bineînţeles că și tovarășii săi de drum s-au înfruptat din pradă. Ziua, deosebit de liniștită, era un rar și binevenit prilej de odihnă. Willis reușise până acum să ţină piept cu bărbăţie tuturor greutăţilor.

Genunchii și coatele îi erau zdrelite de mișcările imprevizibile ale buștenilor, iar mâinile, rănite. Aceasta nu însemna mai nimic faţă de încercările prin care era conștient că va trebui să treacă.

22 august. Două luni de navigaţie! *Seven Little Sisters* parcursese 3.000 de mile și mai avea de străbătut cel puţin încă o dată pe atât. Timpul se menţinea frumos. Doar dinspre sud-vest se ivea un val stârnit probabil de o furtună îndepărtată.

Pe plută viaţa îşi urma cursul normal. Veghea la cârma de comandă, manevrarea pânzelor ș.a. Tom cel lung înota continuu de-a lungul plutei, urmărit de privirile ironice ale lui Meekie.

Willis se simţea bine, deși îşi redusese porţia de apă la o ceașcă pe zi

consumată mai ales sub formă de cafea și la una de apă de mare.

29 august. 3500 mile marine parcurse. Pluta se apropia de arhipelagul Marchizelor de care o mai despărţeau maximum două săptămâni de navigaţie. Willis s-a decis să-și continue călătoria fără nicio escală. Obișnuit cu apa de mare, sperând și în posibilitatea de a aduna apă de ploaie, depășise momentul psihologic dificil pe care l-au constituit primele zile când a fost nevoit să-și raţionalizeze consumul de apă.

În general putea afirma că totul este în ordine. Pluta îşi croia drum hotărâtă și rapidă cu pânzele în vânt; rechinii care o însoţeau, câteodată chiar doisprezece, reușeau cu greu să se ţină de ea.

Willis poseda acum multă pricepere în conducerea plutei, deși nu-i era ușor să facă faţă rafalelor alizeului, care deveneau tot mai puternice. Zilnic dedica aproape o oră derivoarelor pentru a-i asigura plutei viteza maximă. O parte dintre ele le așezase în faţa catargului, iar pe celelalte la pupă.

În ultima zi a lui august, *Seven Little Sisters* se găsea la 5° 18’ sud și 137° 48’ vest după ce în ultimele zile parcursese peste 100 de mile pe un vânt favorabil, ceea ce pentru o plută reprezenta un adevărat record. Marchizele se aflau la un mai 180 mile spre sud-vest. După ce le va fi depășit, intenţia lui Willis era să efectueze un ușor viraj spre sud, în direcţia Samoa. Ziua s-a scurs într-o atmosferă de calm; spre seară însă cerul a început să se acopere de nori. La căderea nopţii, valuri imense asaltau pluta. Ud până la piele, navigatorul a continuat să rămână la postul de comandă, luptând cu furtuna și cu oboseala. În zori, soarele și-a arătat faţa printre norii de culoarea aramei, semn că vremea va continua să se înrăutăţească.

Poziţia plutei în acel moment era 5° 25 latitudine sudică, 138° 56 longitudine vestică. Până la arhipelagul Marchizelor mai rămăseseră circa 150 de mile.

Tom cel lung continua să urmărească pluta, alături de care parcursese 2500 de mile. Furtuna dura de două zile, însă momentul critic abia acum avea să urmeze. Vântul continua să bată dinspre sud-vest cu o viteză de 18 — 20 mile pe oră.

Soarele a apus înconjurat de aceiași nori roșietici. Întunericul s-a lăsat brusc, așa cum numai la tropice se întâmplă.

Vuietul vântului devenise deosebit de puternic. Pluta înainta cu pânzele întinse. Câteodată, manevrarea plutei devenea imposibilă, însă, datorită construcţiei sale, buștenii erau capabili să înfrunte valurile. Numai coamele valurilor inundau puntea, ajungând uneori până la acoperișul colibei.

Willis lupta de dimineaţă cu furtuna și cu somnul care-l cuprindea. Grija lui era să repare pânzele avariate de furtună, deși uneori îi venea să intre în colibă, să se culce și să lase pluta în voia sorţii.

Oceanul devenea tot mai ameninţător. Valurile imense se năpusteau asupra plutei încercând s-o răstoarne. Vântul puternic încovoia catargul pe care fluturau pânzele zdrenţuite. Willis îşi reaminti acele zile în care concepuse pluta și cântărise cu grijă fiecare detaliu. Acest lucru îi spori încrederea în calităţile lui *Seven Little Sisters.* Era convins că pluta nu-l va dezamăgi și că va rezista. Când oboseala

încerca să-l răpună, singuraticul navigator se adresa în gând celor șapte bușteni, îndemnându-i la luptă ca pe niște fiinţe sau mulţumindu-le pentru felul cum reușeau să se comporte.

În zori soarele se ivi înconjurat cu aceeași purpură de rău augur. Era evident că furtuna va continua. Când s-a făcut ziuă de-a binelea, Willis a putut să-și dea seama de mărimea valuri lor care păreau niște munţi albăstrui din rocă sticloasă, împinși de vânt. Uneori, printre valurile înspumate navigatorul zărea rechinii care-l urmăreau cu o perseverenţă îngrijorătoare. Pluta, gemând din toate încheieturile, se căţăra pe coama valurilor pentru a se prăvăli din nou în adâncul dintre ele. Astfel s-au scurs ore de încordare și de veghe…

Când Oceanul s-a mai liniștit, Willis a coborât pânzele și a hrănit papagalul și pisica ce începuse să strănute. Primusul nu mai funcţiona; de altfel, nici combustibil nu mai avea, așa că nu putea fi vorba de o masă caldă atât de necesară. La câteva ore înghiţea un amestec din făină de secară și zahăr și bea puţină apă de mare îndulcită.

Îl aștepta o muncă deosebit de grea — refacerea pânzelor rupte de furtună. Împunsătură după împunsătură, pânzele îşi recăpătau forma anterioară. Își petrecea ore întregi stând pe o ladă, cu compasul la picioare, gata de a controla cursul plutei, încercând să repare toate stricăciunile produse de furtună.

Pluta se legăna pe valurile încă mari, dar înainta încet, cu pânzele împuţinate. Willis lucra fără răgaz, împrospătându-și din când în când forţele cu o ceașcă de cafea. După-amiază, profitând de îmbunătăţirea timpului, a reușit să stabilească poziţia plutei. Deci, la 5 septembrie, în a 75-a zi de călătorie, pluta se afla la 6° 28’ sud și 142° 40’ vest. Zilnic reușise să parcurgă 42 de mile.

Willis era mulţumit. Trecuse meridianul 140 pe care se afla insula Raroia din arhipelagul Marchizelor. Din acest moment, cursa sa o depășise pe cea efectuată de *Kon-Tiki.*

Willis avea toate motivele să se declare satisfăcut. Parcursese singur un drum de peste 4500 de mile pe Ocean, drum care era de natură să creeze dificultăţi chiar unui echipaj de șase persoane. În plus, reușise să străbată distanţa într-un timp mai scurt cu 28 de zile.

Willis avea să afirme că prezenţa unui ajutor la bord care să-l secondeze și să-l înlocuiască când avea nevoie de odihnă, ar fi scurtat timpul de parcurgere al traseului cu încă 14 zile.

Succesul se datora atât construcţiei plutei, cât și navigaţiei în perioada vânturilor puternice, deși acestea l-au solicitat mult pe singuraticul navigator.

Zilele ceeau urmat și le-a petrecut reparându-și echipamentul și conducând pluta, lucru nu tocmai ușor datorită vântului încă puternic. Numai noaptea îşi putea permite scurte pauze de odihnă. Atunci privea îndelung stelele, iar gândurile îi zburau departe, spre uscat. Câteodată ședea pe punte, ascultând ciripitul păsărilor adus de briză de pe insulele Marchize.

Spre ziuă, Willis reușea să doarmă câteva ore.

Arhipelagul rămânea tot mai mult în urmă. Pluta continua să înainteze în

imensitatea Oceanului, asaltată de furtuni.

Dificultăţile călătoriei îndelungate (aproape trei luni) se făceau simţite. Forţele începeau să-l părăsească pe singuraticul navigator care nu recunoștea acest lucru nici faţă de el însuși.

S-ar fi putut ca aceasta să se datoreze și chemării uscatului care se afla aproape. Ar fi fost suficient doar un ușor viraj spre stânga pentru ca în două zile să se găsească din nou printre oameni. Dar Willis rezistă tentaţiei și îşi continuă drumul.

Până acum avusese un singur adversar, trecător, perioada uraganelor. Acum se adăuga altul — scufundarea plutei. Cu fiecare zi cei șapte bușteni de balsa se afundau în apă încet, dar sigur. La aceste două pericole se adăuga lipsa apei care se făcea tot mai simţită. În pofida succeselor sale, Willis era conștient că expediţia lui încetase demult să mai fie o călătorie de dragul aventurii și că devenise o cursă dramatică pentru existenţă. Trebuia să acosteze la Samoa înainte de a ajunge la fundul vasului care nu mai conţinea decât câţiva litri de apă.

Era de fapt un naufragiat pierdut în imensitatea Oceanului, obligat să bea apă de mare, suc extras din pește și să „prindă” în pânze fiecare suflare a alizeului capabilă să-l ducă spre uscat.

Uneori era nevoit să riște și să nu întindă pânzele în timpul vânturilor puternice, deși putea rămâne fără catarg.

Tom cel lung, parcă intuind situaţia desperată, se ţinea și mai aproape, urmărindu-l pe navigator.

Și astfel zilele se scurgeau monoton. Singurătate și muncă continuă.

Vânturile și valurile se năpusteau dușmănoase asupra plutei.

Willis avea însă încredere în *Seven Little Sisters* care, în ciuda încercărilor, rezistase eroic. Totuși, câteodată gândurile care îl terorizaseră în prima parte a călătoriei reveneau: dacă pluta se va scufunda, lăsându-i pe toţi trei fără sprijin sub picioare.

Până la urmă cerul s-a milostivit și i-a furnizat lui Willis măcar apa de ploaie necesară pentru a supravieţui. Willis era încă imobilizat la cârmă. Profitând de faptul că vântul a scăzut din intensitate pentru câteva clipe, a părăsit cârma și și-a umplut vasele cu apă de băut. Cel puţin avea certitudinea că setea nu-l va mai chinui pe viitor.

Când vântul s-a mai domolit, Willis și-a permis chiar să facă o baie cu apă dulce, ceea ce nu i se mai în timp lase de la plecarea în cursă. Vântul, puternic, alterna acum cu clipe de acalmie. Apoi s-a stabilizat suflând tare și continuu, lucru ce era de natură să-l satisfacă pe Willis. *Seven Little Sisters* se în dreapta direct spre Samoa.

În ziua de 9 septembrie, în timp ce repara un catarg la 5 m înălţime, Willis a leșinat și s-a prăbușit pe punte. Din nou rezistenţa lui fizică ieșită din comun, mai ales pentru cei 60 de ani ai săi, l-a salvat dintr-o situaţie din care alţii n-ar mai fi ieșit.

Întins pe punte, Willis, în clipele de conștienţă, constata că pluta îşi menţine

cursul dorit. Se gândea tot timpul cum să facă să marcheze în calendar această zi nefastă pentru ca în cazul în care-și va reveni mai greu să nu piardă socoteala zilelor. Experienţa și înţelepciunea l-au oprit însă de la acest efort prematur. În cele din urmă n-a rezistat ideii ce i se înrădăcinase în minte și s-a târât până la cabină, reușind să anu leze ziua.

În timpul nopţii a dormit cu intermitenţe. Se trezea pentru câteva minute, după care adormea sau îşi pierdea cunoștinţa.

Durerile de cap și din regiunea spatelui erau acute. Li se adăuga o stare de slăbiciune vecină cu leșinul.

A doua zi și-a revenit puţin și a reușit să stabilească poziţia. Se afla pe cursul dorit, la 1600 mile de Samoa. Insula Flint se găsea acum la numai 300 mile de provă. Dacă ar fi dorit să acosteze, în câteva zile ar fi putut s-o facă.

Și au urmat alte zile, la fel de monotone. Rezervele de apă scădeau, hrana devenea tot mai săracă. Cu toate acestea, Willis nu s-a lăsat copleșit. Organismul lui de fier și voinţa lui nemaipomenită l-au ajutat să facă faţă tuturor adversităţilor.

16 septembrie. Poziţia: 10° 56’ sud, 149° 18’ vest. Insula Flint se afla la 125 de mile. Descrierile puţin ademenitoare citite de Willis în hărţi nu l-au împiedicat totuși să hotărască acostarea. Seara ajunsese la 100 de mile de insulă.

La 18 septembrie Seven Little Sisters este nevoită să depăşească insula fără a acosta, deoarece furtuna nu-i permitea să atingă malul. Pierduse ocazia de a-și completa rezervele de apă.

Până la Samoa mai erau 1100 de mile. La pupa avea 5500 de mile.

Simplul fapt că a văzut ţărmul i-a redat încrederea.

La 26 septembrie îl mai despărţeau de Samoa numai 600 de mile. În două-trei săptămâni ar fi trebuit să acosteze. Dar… cine putea ști dacă așa se vor petrece lucrurile. Timpul se scurgea încet.

Privind continuu spre mal, cu încordare, au început să-l doară ochii. Apoi a constatat că nu mai poate descifra nici măcar harta. Și totuși, marea cursă se apropia de sfârșit. Willis stătea în coliba întunecată pentru a se vindeca, în timp ce pluta înainta în derivă, cu cârma fixată.

Apa sărată cu care-și spăla ochii nu i-a adus nicio alinare; durerea continua să-l chinuie. În plus, vântul scăzuse simţitor în intensitate și pluta înainta tot mai încet, abia reușind să parcurgă 30 de mile zilnic.

În ziua de 2 octombrie, Willis constată că nu mai vede aproape deloc.

Seven, Little Sisters depășește, rând pe rând, insulele Manihiki, Tongareva, Suvorova. În cele 100 de zile de călătorie Willis parcursese 6.000 de mile. Samoa se afla la 360 de mile.

Odihna în coliba întunecată a fost salutară. Încet-încet vederea îi revenea, iar durerea scădea în intensitate.

Pluta se îndrepta în direcţia Ta’u, cea mai estică insulă a arhipelagului Samoa.

La 10 octombrie, doar 100 de mile îl mai despărţeau de insula Ta’u. Willis lansează repetate apeluri prin radio, cerând ajutor pentru acostare. Dar ochii îndureraţi ai navigatorului nu deslușesc la orizont niciun semn că ar fi fost auzit.

Apropierea insulei îi era confirmată de cele 35 mile parcurse. După toate calculele, a doua zi ar fi trebuit să zărească la tribord linia coastei. A dirijat pluta în direcţia insulei și a continuat să emită pe frecvenţele de 4384 și 500, cerând ajutor, deși nu era sigur că aparatul funcţionează.

În ziua aceea Willis avusese de înfruntat o nouă aventură — a căzut din nou peste bord. De astă dată de bunăvoie.

Meekie era foarte agitată. Probabil că vina îi aparţinea tot papagalului. Meekie alerga continuu dintr-un capăt în altul al plutei, mieunând neliniștită:

„În sfârșit a început să bată un vânt favorabil. În curând însă, intensitatea lui a crescut amenințător. Cerul înnourat nu-mi permitea să apreciez momentul când soarele ajunge la zenit.

Stăteam în colibă și-mi calculam traseul. Deodată am auzit un mieunat jalnic. Am azvârlit hărţile și m-am repezit pe punte.

Asta era deci, Meekie căzuse în apă. Valurile purtau pisoiul înspăimântat tot mai departe de plută. De când căzusem peste bord ţineam permanent pe punte două funii lungi de cânepă, bine legate de plută.

Fără să mai stau pe gânduri m-am aruncat în apă și am prins micul animal înnebunit de groază. Meekie s-a căţărat înfigându-și adânc ghiarele în pielea capului. Nu era necesar s-o mai ţin. De altfel, dacă eu reușeam să ajung pe punte era și ea salvată. O clipă mai târziu. Fără eforturi deosebite, am atins pluta și. Apucându-mă de ancora catargului principal, am sărit pe punte. Meekie s-a scuturat de apă și s-a strecurat în colţul ei preferat, unde a rămas până la sfârșitul zilei”.

La 12 octombrie, în jurul prânzului, Willis se găsea la o milă de insula Ta’u. *Seven Little Sisters,* obosită, scârţâind din toate încheieturile și cu tremurându-se la fiecare val mai înalt, se îndrepta spre vest, având arborate steagurile S.U.A., Ecuadorului, Perú-ului și Angliei.

Navigatorul insistă, chemând Ta u și nu renunţă decât atunci când pluta, dusă de curent, depășește insula. Nezărind niciun vas care să-l remorcheze până la ţărm, Willis a fost nevoit să renunţe la ideea de a acosta la Ta u. Și-a propus să ia legătura cu următoarea insulă, Tutuila. Din nefericire, rezultatul a fost același — niciun răspuns.

Începuse să se teamă că, nereușindu-i manevra de acos tare (după patru luni de navigaţie pluta se scufundase mult, ceea ce îngreuia mult manevrarea ei), va fi nevoit să-și continue călătoria în condiţii foarte dificile, fără alimente și apă.

În plus, ocolirea arhipelagului Samoa, dificilă din cauza stării plutei, se putea încheia în mod tragic. În cele din urmă a luat hotărârea de a încerca să ajungă pe una din insule folosindu-se de barca de salvare.

La 13 octombrie Tutuila se afla la aproximativ 20 de mile. Willis a răsucit manivela emiţătorului: „7 H.T.A.S., 20 de mile de Tutuila, am nevoie de ajutor pentru acostare. Willis”. Niciun răspuns.

Pluta se apropia de insulă și singuraticul navigator și-a dat seama că acostarea este foarte periculoasă din cauza recifului de corali și a resacului.

Când s-a înnoptat a aprins felinarele cu gândul că va fi observat. Nimic și nimeni nu-i confirma însă speranţa. Purtată de curent, pluta s-a lovit ușor de stâncile ce se iţeau din apă.

A doua zi dimineaţă, Willis, dându-și seama că nu mai poate avea nicio șansă, s-a hotărât să se îndrepte spre insula Upolu, sperând într-un timp favorabil care să-i permită acostarea.

După ce a transmis ultimul mesaj a început să-și așeze în barcă cele mai preţioase lucruri. Tocmai când nu mai spera a zărit un vas al patrulei de coastă, care venea spre plută… În sfârșit, oameni. După 115 zile de singurătate, din nou printre oameni! Brusc, Willis a simţit o imensă oboseală. Forţa care i-a permis să reziste timp de patru luni tuturor încercărilor îl părăsise. S-a apucat de catarg pentru a-și menţine echilibrul.

Patrula *Manuatele* se apropia tot mai mult.

Era în *14 octombrie,* orele 11,00.

„Ce sentiment încerci văzând din nou oamenii?” întrebă cineva de pe punte.

„De fericire”, răspunse Willis total epuizat.

Marinarii au coborât pe plută, l-au felicitat și i-au spus că nimeni nu-l mai credea în viaţă. Niciunul din apelurile sale nu fusese recepţionat. Cu totul întâmplător apelul din ziua precedentă a fost recepţionat de o staţie din Rarotonga, aflata la 700 de mile de plută, care l-a transmis la Pago Pago.

A doua zi Willis, asaltat de fotografi și reporteri, a fost remorcat până la Pago Pago unde a beneficiat de o primire entuziastă.

Purtând-o în braţe pe Meekie, răspunzând aclamaţiilor asistenţei, a pus piciorul pe pământ după cele 115 zile atât de lungi și de grele în timpul cărora el și pluta sa au dovedit că se pot străbate pe astfel de ambarcaţii cel puţin 6700 de mile, în ciuda faptului că a navigat pe un Ocean zbuciumat.

Presa a calificat această expediţie drept cea mai extraordinară călătorie solitară.

Localnicii l-au acoperit literalmente cu flori, aclamându-l
frenetic. Pluta a fost expusă în faţa primăriei din Pago Pago.
Lumea întreagă îşi exprima admiraţia faţă de acest om de peste
60 de ani care a făcut o adevărată demonstraţie de energie și curaj.

1. Blond Georges GRANDES NAVIGATEURS.
2.Blond Georges WIELCY ZEGLARZE. Nasza Ksiegarnia, Warszawa. 1966.
3.Urbanczyk Andrzej WILLIAM WILLIS — ZEGLARZ NIEZLOMNY. Wydawnictwo Morskie. Gdańsk, 1970.
4.Urbanczyk Andrzej WILLIAM WILLIS — DER EINSAMSTES SEGLER DER WELT. În: Die Yacht, 1972.
5.Willis William THE GODS WERE KIND. E.P. Dutton and CO., Inc. New York 1955.
6. Willis William HELL, HAIL, AND HURRICANES (Poems), New York.

6. CU PLUTA ÎN NORDUL ATLANTICULUI
L'EGARE II – HENRY BEAUDOUT

La 24 mai 1956, din portul Halifax, Noua Scoţie, a fost remorcată și scoasă în larg pluta *L'Egare II.* La bord se afla un echipaj compus din patru persoane. Majoritatea celor care-și luau rămas bun de la echipaj, ca și spectatorii dornici de senzaţie, aveau deja îndoieli despre soarta temerarei expediţii. Toţi pronosticau un nou eșec. Un nou eșec, pentru că același echipaj mai făcuse o tentativă nereușită de a străbate Atlanticul de Nord dinspre Canada spre Europa.

După 67 de zile de navigaţie pluta *L'Egare I* fusese aruncată de furtună pe ţărmul New Fundiand. În ciuda uraganului puternic pe care-l înfruntaseră, navigatorii nu și-au pierdut curajul și au reluat tentativa, convinşi că de astă dată soarta le va fi favorabilă.

L'Egare II plutește la remorcă cu o viteză de 6 noduri pe oră. Trece apoi de ultimul dig și valurile Oceanului încep s-o legene, inundându-i puntea.

Henry Beaudout, în vârstă de 29 de ani, organizatorul escapadei.

Gaston Vanackere, Marc Modena și José se găsesc faţă în faţă cu întinderea nemărginită de apă care este Oceanul. Începea o călătorie care va constitui pentru ei o permanentă luptă cu valurile și cu propria lor slăbiciune, cu greutăţile inerente unei astfel de aventuri.

Sunt optimiști pentru că de astă dată au pornit dintr-un loc bine ales și la momentul pe care-l considerau oportun. În prima tentativă au plătit scump alegerea greșită a locului de plecare — pluta s-a sfărâmat și expediţia, a cărei pregătire costase 7.000 de dolari, a eșuat. Fondul diminuat s-a repercutat negativ și asupra acestei a doua expediţii. Era greu să se asigure toate materialele și echipamentul cu un debit de 600 de dolari. Ca atare, aprovizionarea lăsa de dorit, căci au trebuit să se rezume la ceea ce puteau procura cu suma nu prea mare luată cu împrumut. „Nu cred că vreo altă expediţie să fi stat atât de prost cu aprovizionarea — scria Beaudout — Trebuie să fii semiinconștient pentru a te hotărî să străbaţi Oceanul cu asemenea provizii". N-aveau însă de ales. Nu puteau abandona pluta pentru a încerca să câştige banii necesari. Aceasta însemna amânarea expediţiei pentru anul următor. Henry știa că echipajul ar fi luat o asemenea hotărâre numai în ultimă instanţă. Nu puteau renunţa la această călătorie pe care o visa seră atât și pe care nu putuseră s-o realizeze.

„Proviziile" totalizau 5 kg de cartofi, 5 kg de făină, pesmeţi, 14 cutii de conserve de carne de vacă și 3 cutii de cârnaţi, fiecare conţinând 7 bucăţi, câteva condimente și… cam atâta.

Aceste alimente urmau să le ajungă timp de o lună celor patru navigatori și celor două pisici aflate la bord. Nu s-ar putea spune că ar fi fost neavizaţi, căci numai cu un an înainte Oceanul le servise o lecţie de neuitat. Și totuși…

În timpul remorcării cablul s-a rupt de câteva ori. Abia la orele 13,30 echipajul și-a putut lua la revedere.

Remorcherul a făcut cale întoarsă, iar cei patru navigatori au rămas singuri.

Construită din 8 trunchiuri de 10 metri lungime, pluta părea destul de solidă și plutea lin pe valurile Oceanului. Pe catargul nu prea mare, de numai 10 metri, atârna vela, iar dedesubt se aflau o cabină din nuiele, care le servea drept locuinţă, magazia de materiale și bucătăria.

Pluta era solidă. Totuși, din cauza grabei, extremităţile trunchiurilor n-au fost suficient de bine finisate. Din cauza celor 6 trunchiuri transversale așezate deasupra, puntea era relativ înaltă, lucru ce le asigura o navigaţie mai „uscată", cel puţin până când pluta urma să se îmbibe cu apă și să se scufunde ceva mai mult.

La proră se afla cârma de comandă, iar pe acoperișul cabinei o barcă pneumatică de salvare. La acestea se mai adăugau staţia de radio, echipamentul minim de navigaţie și o trusă farmaceutică.

La proră echipajul avea cel puţin 3.000 de mile, pe care spera să le acopere în două luni.

Principala preocupare consta în menţinerea cursului spre est, fără a ieși din zona curentului Labrador.

Câtă vreme pluta nu va depăși New Fundiand, echipajul nu putea închide ochii căci vântul puternic ameninţa să-l poarte spre ţărmul stâncos.

25 mai a fost prima zi de navigaţie. La pupă se zărea încă ţărmul Noii Scoţii. Pluta înainta nestânjenită. Echipajul îşi petrecea timpul gospodărind pe punte și în cabină, iar Henry inventaria rezervele de alimente. Drămuirea atentă a porţiilor încă din prima zi era absolut obligatorie. Masa principală a fost compusă dintr-o ceașcă de supă, un cartof fiert și doi pesmeţi. Pentru moment s-au declarat mulţumiţi; nu le era foame, absorbiţi fiind de preocupările inerente începutului de drum. Mâncarea nu conta. Important era că porniseră. A două zi n-a adus nimic deosebit. Ţărmul era încă vizibil, astfel încât *L'Egare* II a fost orientată spre dreapta, pentru a i se asigura cursul calculat, absolut necesar securităţii navigaţiei.

Prânzul a constat din ciorbă, un cartof și pesmeţi.

La 27 mai, în cea de-a treia zi a călătoriei, a fost stabilită legătura cu Insula Nisipurilor. Staţia meteo de pe insulă le-a comunicat prognoza timpului: ploi, ceaţă, vânt cu viteza de 25 km/h. Prognoza a fost greșită, lucru constatat cu neliniște de echipaj în momentul în care viteza vântului a atins 35 km pe oră. Navigatorii s-au refugiat în cabină pentru a se feri de stropii mari de ploaie. Din păcate însă au fost nevoiţi să iasă pentru a repara catargul. Ca stimulent, Marc a împărţit primul pachet de ţigări: câte cinci de persoană. Următoarea raţie aveau s-o primească abia peste o săptămână.

Vremea era pur și simplu deprimantă. Timpul nefavorabil a continuat și a doua zi. Abia la 30 mai, în cea de-a șasea zi a călătoriei, cerul a început să se limpezească.

Viteza medie realizată în acest interval atingea 30 de mile pe zi. O performanţă, dacă ţinem seama de faptul că navigau încă de-a lungul ţărmului.

Dar iată și prima problemă. José suporta greu călătoria.

Toţi sperau ca, treptat, să se obișnuiască, ţinând seama de faptul că organismul fiecăruia reacţionează și se acomodează diferit.

În jurul amiezii pluta se găsea la 60° 10’ longitudine vestică și 43° 40’ latitudine nordică. Echipajul a lansat o sticlă cu un mesaj care conţinea următorul text: „Cel care va găsi sticla și ne-o va aduce la adresa indicată va fi recompensat cu o fotografie cu dedicaţie. Lansată la apă la 30 mai 1956”.

Înainte de miezul nopţii, Marc, de cart la cârmă, a observat o lumină la provă. A dat imediat alarma deoarece nu încăpea nicio îndoială că *L’Egare* se îndrepta spre capul Insulei Nisipuri lor. Speranţa echipajului de a fi depășit periculoasa insulă se spulbera. Timp de câteva ore au muncit cu desperare la vâsle pentru a depăși capul insulei. A doua zi, Henry, comandantul, nota în jurnalul de bord: „În sfârșit, l-am depășit. Datorită forţei braţelor noastre, rezistenţei plutei și, dacă mă pot exprima astfel, Providenţei”.

După acest impas, călătoria a continuat în cele mai bune condiţii. N-aveau altceva de făcut decât să menţină cursul spre vest (îşi puteau permite chiar o mică derivă, de câteva grade) pentru a depăși New Fundiand.

A zecea zi de călătorie! În depărtare se zăreau vasele de pescuit care se întorceau spre ţărm. Deși au insistat, n-au reușit să ia legătura prin radio cu aceste nave. Probabil că umezeala avariase aparatul de radioemisie.

Vremea se menţinea relativ bună, iar pluta îşi continua drumul fără dificultate. Echipajul însă resimţea deja efectele raţionalizării excesive a hranei. Singura consolare era raţia de ţigări pe care urmau s-o primească.

Cea de a unsprezecea zi a călătoriei. Frig, umezeală, ceaţă, proastă dispoziţie. Mai mult ca sigur se manifestau primele semne ale slăbirii. Era imperios necesar să se găsească o modalitate de a-și procura pește în completarea hranei. În caz contrar, șansele de a ajunge în Europa erau anulate.

5 *iunie,* a douăsprezecea zi de călătorie. Pescuitul nu le mergea. Porţia de pâine a fost din nou redusă. Singurul lucru care le susţinea moralul era faptul că pluta rezista în cele mai bune condiţii.

6 iunie. A treisprezecea zi. Din nou ceaţă și vizibilitate redusă. Aversele trecătoare permiteau totuși colectarea a trei litri de apă dulce, cantitate pe care echipajul o consuma zilnic.

Nu reușiseră să prindă nici măcar un pește. Nu era de mirare că dispoziţia echipajului era foarte proastă. Cel meu greu suporta călătoria tot José. O altă problemă o constituiau pisicile luate ca mascote. Fiind în permanenţă flămânde, mieunau jalnic de câte ori auzeau un zăngănit de vase sau de cutii de conserve.

Deși le stârneau mila, membrii echipajului le închideau în timpul mesei, consolându-se cu gândul că oricum erau mai bine hrănite decât ei…

Două zile mai târziu au întreprins prima vânătoare. În lipsa peștelui, echipajul a optat pentru păsări. Acestea se roteau în jurul undiţelor cu momeală, dar ezitau s-o înghită. Ziua s-a încheiat cu o cină mai mult decât frugală. Păsările și-au continuat drumul spre nord, în timp ce pluta îşi urma cursul înainte. Parcursese 500 de mile. La tribord se afla cel mai sudic promontoriu al New Fundiand-ului — Cape Race. Ceva mai sus se afla St. John’s, un oraș cu magazine bine aprovizionate, restaurante îmbietoare, case în care oamenii se așezau în jurul meselor

îmbelșugate…

Valurile înalte ale Atlanticului ridică pe coamele lor pluta, care coboară și urcă în condiţii optime de echilibru. Henry notează: „N-aș fi crezut că și pe vreme bună (în călătoria anterioară navigase permanent pe un timp mizerabil) Oceanul este un pustiu de apă, alcătuit din dealuri și munţi lichizi care ne fac să nu fim numai navigatori, ci adevăraţi alpiniști”.

A doua zi, a optsprezecea, José cedează. Valurile, umezeala și hrana insuficientă îl doboară. El nu mai crede în succes, îşi pierde entuziasmul şi-şi exprimă dorinţa de a abandona că lătoria. Îi roagă pe tovarășii săi ca la proxima ocazie să-l de barce sau să-l transfere pe primul vapor întâlnit.

Cea dintâi variantă se excludea de la sine deoarece pământul cel mai apropiat îl constituiau Insulele Azore, dacă pluta ar coborî spre sud sau insulele Britanice, dacă pluta, aflată la 2500 de mile de ele, ar intra în curentul Atlanticului de Nord.

Echipajul este preocupat de starea lui José. Toţi sunt însă conștienţi de faptul că nici ei nu arată cu mult mai bine. Totul depinde de dârzenia lor. Expediţia *L’Egare* II este încă un exemplu de tărie umană.

Pluta trece pe lângă marele banc de nisip al lui New Fundiand. Toţi speră că ea va fi observată de unul din vasele pescăreşti aflate în această zonă. Sunt atât de slăbiţi încât — cum scria Henry în jurnalul de bord în a douăzecea zi de călătorie –

„Membrii echipajului trebuiau să se schimbe în permanenţa la sondă în timp ce măsurau adâncimea apei”; și sonda nu cântărea mai mult de un kilogram.

După trei săptămâni de călătorie, în sfârșit, vremea s-a încălzit. Un vânt ușor împingea pluta înainte. Din păcate, José se simţea tot mai rău. Probabil că în sinea lui se și vedea pe uscat…

Radioul începuse din nou să funcţioneze. Echipajul a avut astfel posibilitatea să recepţioneze spre seară buletinul meteorologic, comunicat de un radioamator aflat pe insula Saint Pierre.

Se lăsase ceaţa, iar dinspre apus bătea un vânt moderat.

În măsura în care vântul de vest avea să-și păstreze direcţia exista riscul ca, datorită ceţii, pluta să se lovească de prova vreunei nave.

Având de ales între algele crude și cojile de cartofi, echipajul optează pentru ultimele. Ciorba are un gust groaznic, dar le astâmpără foamea.

Vântul favorabil, de altfel slab, n-a durat prea mult. După cea două zile a încetat. În schimb, a început să bată un vânt dinspre răsărit. Deși strânseseră pânzele, pluta se retrăgea sub presiunea vântului și a valurilor. Situaţia devenea dramatică:

Înaintarea contra vântului, foamea, prăbușirea completă a lui José care nu mai era capabil să facă de cart. El dormea continuu și se trezea numai pentru a mânca.

Și a doua zi vântul continua să sufle din faţă. Situaţia de venea tot mai dificilă.

20 iunie. A douăzeci și șaptea zi de navigaţie. În sfârșit, ceva nou — un vânt prevestitor de furtună, care — bătea dinspre apus, stârnind valuri înalte, ce împingea pluta din spate inundând puntea. Viteza ajunsese până la trei noduri. Din nou o licărire de speranţă: în zori *L’Egare* II a fost observată de un vas de pescuit. Pentru mai multă siguranţă, echipajul a lansat o rachetă. La orele 7, 30 un cuter s-

a apropiat de plută și și-a coborât pânzele. Căpitanul, Williams Baker s-a declarat de acord să-l ia pe José. El a trimis o șalupă pentru a-i aduce la bord pe José și pe Henry. Peste aproximativ o oră José se afla în drum spre Saint John's. Navigaţia pe Ocean era peste puterile lui.

Henry a rămas alături de ceilalţi doi tovarăși de călătorie, dar lipsa lui José lăsase un gol. A trecut o lună, nu parcurseseră încă 1.000 de mile, erau epuizaţi, iar pluta se afunda tot mai mult în apă. Făceau efortul de a-și menţine moralul; nu voiau să cedeze. Proviziile de hrană oferite de căpitanul cuterului le ajungeau pentru următoarele două săptămâni.

Imediat ce pluta se va îndepărta de New Fundiand vor începe vânturile favorabile. În asta sperau și credeau. Curentul Atlanticului de Nord îi va duce spre Europa, lucru pe care și-l propuseseră. Ce era mai greu trecuse, gândeau toţi trei; gând ce-i determinase să nu urmeze calea aleasă de José — abandonul. Deci, urmau drumul spre răsărit — înainte.

Trei zile mai târziu, la 22 iunie s-a stârnit o furtună puternică. Vântul se intensifica. Valuri imense ridicau pluta.

Echipajul ezita. Pisicile, îngrozite, mieunau în cabină. La căderea nopţii totul s-a transformat într-un adevărat iad. Trombe de apă inundau puntea, pluta era zguduită din toate încheieturile, vântul îndoia catargul. Se părea că clipele lui *L'Egare II* sunt numărate.

Membrii echipajului au apelat la postul de radio în speranţa de a menţine legătura cu uscatul, lucru ce le-a reușit destul de ușor. Mesajul înregistrat le-a redat optimismul. De pe ţărmul îndepărtat le-au sosit urări de succes și cuvinte de încurajare în lupta cu valurile.

Aproape două zile, cei trei — Henry, Marc și Gaston s-au refugiat, în mica lor cabină, asistând neputincioși la furia dezlănţuită a Oceanului, conștienţi de pericolul pe care fiecare val îl constituia pentru ei. În timpul acesta fără sfârșit ei au înţeles că necazurile întâmpinate în primele zile ale călătoriei fuseseră doar o imagine pală a ceea ce le rezerva Oceanul.

L'Egare II a reușit însă să reziste furiei valurilor. Furtuna a trecut, iar cei trei navigatori singuratici au putut răsufla ușuraţi.

25 *iunie.* A treizeci și două zi a călătoriei, moment de răscruce în viaţa echipajului. Vântul încetase, iar Oceanul era liniștit. La 8 dimineaţa Marc a prins primul pește care avea cinci kilograme. După **o** oră, cel de al doilea zăcea pe punte.

Apoi încă unul și încă unul. Un prânz copios în timpul căruia n-au mai fost nevoiţi să sechestreze pisicile. După treizeci și două de zile de ghinion, pluta nimerise într-un banc de pește.

După-amiază, câteva păsări au început să se rotească deasupra plutei. Norocul le dădea târcoale. Seara se puteau lăuda cu trei zburătoare care le zăceau la picioare, așteptând să fie jumulite. În sfârșit, aveau suficientă carne. Aceasta era de natură să le redea încrederea în succesul expediţiei.

A doua zi vremea a devenit din nou neprielnică, pluta se legăna. *L'Egare* II înainta însă și acesta era lucrul cel mai important.

27 *iunie.* A treizeci și patra zi de navigaţie. Oceanul este nemilos. Un val puternic a smuls cutia cu conservele primite de la căpitanul cuterului. Tocmai acum, când dispuneau de pește, iar legumele le-ar fi putut asigura un meniu variat. Oricum, situaţia era bună, căci nu exista riscul de a rămâne fără hrană.

L'Egare II continua să plutească spre răsărit în ciuda ploii, furtunilor și a vântului capricios. Milă după milă, cei trei te merari înaintau micșorând distanţa care-i despărţea de in depărtata Europă. La sfârșitul lunii iunie se puteau lăuda că au depășit prima mie de mile.

Zilele se scurgeau monoton. Singura variaţie o constituia schimbarea vremii. Uneori aveau parte și de „surprize" — zgomotul unui avion, silueta unui vas la orizont, un mesaj de pe uscat.

1 iulie. A treizeci și opta zi de călătorie. Duminică. Vremea era tot mohorâtă. Frigul și umezeala nu erau de natură să-i mulţumească pe navigatori. Pluta reușea să parcurgă cca. 30 mile pe zi și chiar mai mult când beneficia de vânt favorabil. Meniul de duminică — un cartof fiert, o farfurioară de orez, o bucată de pește și o felie de pâine. Apa nu le lipsea, căci ploile nu-i ocoliseră.

În ziua următoare, temperatura a urcat brusc. Apa caldă le indica faptul că se aflau în sfera Golströmului, mai exact în braţul nordic în care apa atingea 15°. Echipajul se așteptase să ajungă în acest curent la jumătatea lunii iunie. Spera că vi teza de înaintare a plutei va crește. Deci, pătrunderea în apele curentului reprezenta un adevărat eveniment.

În cea de-a patruzecea zi a călătoriei, dimineaţa, vântul a început să sufle cu 50 km/h, purtând stropi mari de ploaie.

Speranţa de a naviga mai rapid le-a fost spulberată de vântul care le-a smuls pânza și a înghesuit-o sub plută. Gaston și-a trezit tovarășii și, împreună, au reușit să recupereze pânza, în ciuda valurilor înalte care se năpusteau asupra plutei. Pierderea pânzei ar fi însemnat o adevărată catastrofă.

Viteza vântului continua să crească. În jurul prânzului atingea 70 km/h. S-a dezlănţuit furtuna. Valuri tot mai înalte măturau puntea, asediind cabina. Fără pânze, pluta era purtată de valuri sub cerul negru ca smoala. Căderea bruscă a barometrului indica înrăutăţirea vremii pe care o prevesteau și norii ameninţători.

Timpul potrivnic, greu de suportat dată fiind și oboseala acumulată de echipaj, s-a menţinut toată noaptea.

Abia în ziua de 4 iulie, spre seară, Oceanul a început să se domolească. Postul de radio le-a permis să stabilească legătura cu Saint Pierre. Acolo era un radioamator care, timp de mai multe zile, așteptase semnalul convenţional de la orele 18 pe care-l emiteau cei de pe *L'Egare II.* El le-a transmis ora exactă și buletinul meteorologic. Prin intermediul lui navigatorii și-au anunţat familiile că totul este în Regulă și au transmis știri pentru presă. Pe măsură ce distanţa creștea, intensitatea recepţiei scădea. În curând *L'Egare* II urma să steabilească legătura cu Insulele Azore.

5 *iulie.* A patruzeci și două zi de călătorie. În zori Marc, care era de cart, a deslușit în zare un vas. Navigatorii îl văzuseră îndreptându-se direct spre plută.

Probabil că cei de pe vas îşi închipuiau că este vorba de niște naufragiaţi. Ajuns lângă el au constatat că era un distrugător american, *General Callan.* Căpitanul le-a furnizat datele exacte privind poziţia și le-a trimis alimente cu o barcă pneumatică. Acum proviziile le ajungeau pentru o lună. Apoi distrugătorul și-a continuat drumul spre New York pentru a duce poșta. Navigatorii și-au permis o masă sărbătorească. Pentru prima dată după șase săptămâni aveau la discreţie pâine proaspătă și cârnaţi. Umplerea hambarului", cum denumiseră navigatorii încăperea de sub bord, era de natură să le ridice moralul. Au dat uitării necazurile prin care trecuseră și au evocat clipele plăcute petrecute în cele șase săptămâni între cer și apă.

Important era faptul că — buna înţelegere domnea la bord chiar și în momentele cele mai dificile. Era realmente o șansă, ţinând seama de faptul că echipajul fusese alcătuit în urma răspunsurilor la anunţul dat în ziare.

Era cald, căci pluta naviga acum dusă de cel mai puternic braţ al Golfströmului. Pisicile, care tot timpul fuseseră triste și zgribulite, s-au înviorat și se zbenguiau vesele pe punte, căţărându-se pe catarg.

A patruzeci și cincea zi de călătorie. Duminică! Din nou, o întâmplare senzaţională: la orele două noaptea în timp ce era de cart, Marc a sesizat prezenţa periculos de apropiată a unui vas care se părea că nu observase pluta, deși catargul acesteia era luminat. De fapt, cei de pe vas văzuseră pluta, dar crezând că au de-a face cu niște naufragiaţi se pregăteau să le vină în ajutor. Luând legătura au constatat că este vorba de un cargou. Acesta s-a îndepărtat după ce navigatorii au confirmat că „totul este în ordine". Toată ziua timpul a rămas frumos. Echipajul, beneficiind de o stare de spirit excelentă, și-a permis o partidă de pescuit. Spre seară însă barometrul a coborât brusc. A început să bată un vânt puternic care arunca asupra plutei rafale de ploaie. Apa a pătruns și în interiorul cabinei. Navigatorii, uzi leoarcă, nu mai aveau unde să se adăpostească. Au stins toate luminile. În beznă, pe pluta purtată de valuri uriașe, oamenii așteptau cu nerăbdare să se lumineze de ziuă.

Manevrarea plutei era din ce în ce mai dificilă. Speranţa le era întreţinută de încrederea în această primitivă ambarcaţie care nu-i trădase până acum.

În cursul zilei intensitatea furtunii a crescut. Valurile înspumate inundau puntea și-i proiectau pe navigatori în pereţii cabinei. Pluta nu mai răspundea la comenzi, stăpânită de vânt.

Oamenii trudeau din greu la cârmă. O muncă de ocnaș, fără speranţe…

Furtuna a continuat și în noaptea următoare. Valurile erau atât de înalte și de puternice, încât oamenii se gândeau cu groază că unul ar putea să mături pur și simplu cabina.

Loviturile surde ale valurilor care se retrăgeau sub plută răsunau sinistru. Pentru a rezista, navigatorii au atacat proviziile puse deoparte pentru clipele grele.

11 iulie. A treia zi de furtună. Imediat după miezul nopţii, furtuna a atins punctul culminant. Deoarece cabina putea fi măturată de valuri în orice clipă, aparatul de radioemisie a fost legat de punte. De altfel și oamenii s-au legat pentru a nu fi târâţi

de valuri în haosul verzui unde nu mai exista nicio șansă de salvare. Ceas după ceas, cu nervii întinși la maximum, navigatorii rezistau în așteptarea zorilor. „Atâta vreme cât catargul, pânza, cârma vor rezista nu vom renunţa, nota Henry în jurnalul de bord.

Furtuna a mai durat o zi. Abia în ziua de 12 iulie Oceanul a început să se calmeze. Oamenii erau epuizaţi și dormeau în orice poziţie. Erau mândri și pe drept cuvânt — *L'Egare II* Izbândise din nou. Aceasta a fost cea mai teribilă furtună trăită în dreptul Azorelor, în plin Atlantic.

13 iulie. A cincizecea zi de călătorie. Oceanul se liniștise, iar *L'Egare* II înainta ușor spre est. Cu o noapte în urmă zări seră luminile vaporului care pornise în căutarea lor ca urmare a semnalelor lansate.

Membrii echipajului nu-și reveniseră încă după cele trei zile de furtună.

14 iulie. S-a organizat o mică festivitate pentru a sărbători ziua comandantului și, totodată, Revoluţia franceză. Prânzul festiv a fost destul de modest, dar cele câteva partide de dame au subliniat evenimentul. La aceasta s-a adăugat apariţia unei turme de delfini care au escortat pluta timp de câteva ore. O adevărată defilare!

Zilele continuau să se scurgă monoton. Niciunul dintre navigatori nu ar fi bănuit de cită rezistenţă este capabil.

Pluta nu acoperise în cele două luni mai mult de două mii de mile. Oare când vor putea atinge ţărmul Angliei — peste o lună, peste două sau trei? Oamenii au fost supuși tuturor încercărilor pe care și le-ar fi putut imagina. Nimic nu-i mai putea surprinde. Singura lor dorinţă era ca această teribilă călătorie să se sfârșească odată.

În ciuda greutăţilor pe care le intuiau, au luat eroica hotărâre de a continua drumul. O nouă încercare îi aștepta.

Gaston s-a îmbolnăvit; îl durea pieptul și se plângea că se sufocă. A leșinat chiar. Să fie numai efectul subalimentaţiei sau este vorba de o boală? — se întrebau tovarășii săi de călătorie.

În rest zilele cenușii, una asemeni alteia, imposibil de diferenţiat. În jurnalul de bord tot mai multe locuri goale. „Nu avem ce scrie… absolut nimic nou…” nota Henry.

Gaston se simţea în continuare rău. Își exprimase însă intenţia de a rămâne alături de ceilalţi atât timp cât se va putea.

La numai o zi după ce luase această hotărâre, soarta l-a supus la un sever examen de voinţă. *L'Egare II* s-a întâlnit cu un transatlantic sub pavilion francez. Pasagerii năvăliseră pe punte cu aparatele de fotografiat. Sute de mâini fluturau în semn de salut pentru îndrăzneţii navigatori. Ar fi fost suficientă o singură vorbă și în câteva minute Gaston s-ar fi aflat pe puntea vasului, în faţa unei cine calde și cu posibilitatea de a beneficia de asistenţă medicală. El refuză această posibilitate de abandon și privește vasul care treptat, treptat se îndepărtează spre Europa. Mai aveau de parcurs aproximativ 800 de mile și erau hotărâţi să reziste.

A șaizeci și șasea zi de călătorie. Duminică. Atlanticul putea deci să fie străbătut

chiar și cu viteza foarte redusă cu care înainta *L'Egare.* Vânturile schimbătoare, braţul Golfströmului care-i purta, rezistenţa de care dăduse dovadă echipajul, toate erau de natură să confirme speranţele că vor atinge ţărmurile Europei.

Timpul frumos le-a permis membrilor echipajului să-și revină. Renunţând la odihnă, s-au lăsat tentaţi de rechinul ce se învârtea în jurul plutei. Au filmat acest episod „pescăresc".

De altfel, nu uitaseră de cei 600 de dolari, datorie ce putea fi achitată valorificând imaginile filmate în cursul aventuroasei lor călătorii.

Harponul aruncat de Marc a reușit să lovească rechinul ce se scufundase sub plută. Mai bine de douăzeci de minute a durat încercarea de a-l aduce la suprafaţă. Harponat pentru a doua oară, el încerca să se elibereze luptând cu furie. Abia după ce au reușit să-i imobilizeze coada cu un lasou au fost în stare să-l tragă pe punte. „Prada" a fost împărţită în părţi egale. Bineînţeles că și pisicile și-au primit porţia.

A doua zi, 30 iulie, a șaizeci și șaptea zi de călătorie (atât durase escapada anterioară), Henry și Marc comentau, culcaţi în sacii de dormit, insuccesul primei călătorii.

Rezervele de hrană erau pe sfârșite. Mai rău era că nu aveau niciun pic de noroc la pescuit. În plus, lipsa apei începea să-i ameninţe. Erau obligaţi să apeleze la „rezerva de fier" — o duzină de cutii ce conţineau suc de mere. Când și acestea aveau să se sfârșească și ploaia nu-i va aproviziona unica șansă rămânea apa de mare.

Influenţa curentului Nord-Atlantic devenea tot mai puternică. Datorită lui, la 20 august *L'Egare* II a depășit cel de-al 20-lea meridian longitudine vestică.

A șaptezeci și două zi de călătorie a adus cu ea un nou eșec. Vântul care bătea dinspre nord a împins pluta spre sud-est și la un moment dat spre sud.

L'Egare II care se afla la 300 de mile de ţărmul Irlandei se găsea în pericolul de a fi îndepărtată de uscat. În situaţia în care nu le reușea acostarea, pluta risca să fie deviată spre golful Biscaya, fapt ce ar fi constituit o adevărată tragedie.

Pluta, scufundată accentuat, își pierduse mult din stabilitate și maniabilitate. Lipsa alimentelor și a apei determinaseră dorinţa firească a echipajului de a vedea încheiată cât mai rapid această călătorie. O eventuală furtună ar fi fost fa tală pentru echipaj.

A șaptezeci și treia zi de călătorie. În ciuda tuturor greutăţilor, *L'Egare* II se apropia de bătrânul continent.

5 *august* cădea într-o duminică. Oceanul devenise din nou agitat. Valurile creșteau pe măsură ce pluta se apropia de uscat. „A sosit momentul să încheiem călătoria; ne mișcăm asemeni unor automate. Suntem pe punctul de a ne pierde memoria. De câtva timp nu mai gătim decât cu apă de mare".

Două zile mai târziu Oceanul s-a liniștit. Din păcate însă a încetat și vântul, iar *L'E gare* II era imobilizată la 250 de mile de Irlanda.

Ultimele zile aveau să pună la grea încercare rezistenţa oamenilor. Inactivitatea era o adevărată tortură. N-aveau nimic de lucru, citiseră toate revistele și cărţile, epuizaseră toate subiectele de discuţie, toate anecdotele.

Pluta părea că nu se mai mișcă. Singurul divertisment îl constituiau pisicile.

A șaptezeci și noua zi de călătorie. Sărbătoare. Trei oameni înfometaţi se aflau în faţa unui prânz bogat, compus din pâine, pește, vin. Cadoul venise din partea unui cuter francez în drum spre zona de pescuit. Un adevărat dar regesc!

La apusul soarelui, echipajul a observat la răsărit un șir de lumini albe. După toate probabilităţile, ţărmul era aproape. În sfârșit, părea că aventura lor se încheiase. Dar dacă erau niște vapoare? Din nou două zile fără pic de vânt.

Henry, optimist, a decretat călătoria încheiată, *L'Egare II* străbătuse Oceanul în optzeci și două de zile. Trebuiau să găsească un vas care să remorcheze pluta până în cel mai apropiat port. Ce-i drept, pământul nu se zărea încă, dar navigaţia intensă, numeroasele vase ce apăreau la orizont certificau faptul că se aflau în apropierea Canalului Mânecii.

Au mai trecut încă două zile, în total optzeci și cinci, fără ca uscatul să apară la orizont.

La 17 august s-a stârnit un vânt puternic și variabil ca direcţie. Valurile se năpusteau cu furie asupra plutei. Echipajul începuse să se teamă că vânturile neprielnice vor în pinge pluta spre larg.

În noaptea următoare, un val înalt era să-l mături pe Gaston de pe plută. Din fericire s-a ales doar cu o lovitură zdravănă. Apa pătrundea în cabina avariată, uda sacii de dor mit, postul de radio, pisicile și pe navigatori.

A optzeci și șaptea zi de călătorie. Duminică. Pur și simplu nu mai puteau concepe ca în aceste ultime zece zile pluta să nu mai poată înainta și infernala călătorie să nu ia sfârșit.

Echipajul s-a hotărât să înceapă totuși pregătirile pentru acostare. Au aruncat peste bord tot ce considerau că nu le mai trebuie, au făcut ordine în cabină și au reparat stricăciunile.

Dar ghinionul îi urmărea. Zeci de vapoare treceau destul de aproape, însă niciunul nu i-a zărit pe temerarii navigatori.

Următoarele două zile *L'Egare* II a navigat în derivă. La 21 august ea a fost în sfârșit observată de un cargou olandez.

Surpriza marinarilor care i-au zărit a fost imensă. Două bărci cu motor, chemate prin radio de vasul olandez, i-au remorcat pe navigatori până în portul Falmouth.

Ironia sorţii: după atâtea zile în care nimeni n-o observase, *L'Egare* II a trecut în centrul atenţiei tuturor. Încă înainte de a ajunge în port s-a răspândit vestea sosirii eroilor acestei îndrăzneţe escapade. Pe ultimele mile pluta a fost însoţită de yachturi, bărci cu motor și alte ambarcaţii.

Când cortegiul a pătruns în port, navigatorii au fost salutaţi cu sirenele de către toate vasele. Un „ura" puternic a răzbătut de pe ţărm unde locuitorii orașului veniseră să-i întâmpine.

Timp de optzeci și șase de zile și nopţi Henry Beaudout și prietenii săi, îndurând frigul, foamea și singurătatea, au înfruntat furia Oceanului pe care, cu voinţă și tenacitate, au reuşit să-l traverseze.

După acostare, navigatorii au fost arestaţi formal de către poliţia locală pentru

că nu posedau viza britanică. Apoi, în ovaţiile mulţimii au fost conduși la hotel pentru a beneficia în sfârșit de căldura paturilor comode visate în nopţile reci și umede ce păreau fără sfârșit.

Conform instrucţiunilor, pisicile au suportat o carantină, din care au fost salvate pe „cauţiune” de către un iubitor de animale englez.

Astfel s-a încheiat escapada acestor oameni rezistenţi și temerari, care au petrecut aproape trei luni pe mare, trăind din ceea ce le oferea Oceanul sau din bunăvoinţa căpitanilor de vase pe care le-au întâlnit.

Pluta, demontată, a fost transportată în Canada pentru a fi expusă într-un muzeu.

Călătoria încheiată în mod fericit, după lupta dusă cu forţele naturii, însemna realizarea dorinţei echipajului.

Marc Modena a reluat după câţiva ani, de astă dată pe Pacific, această temerară încercare, întreprinzând una din cele mai lungi și mai frumoase călătorii pe pluta *La Balsa.*

7. TAHITI-NUI – CONTRA KON-TIKI
ERIC DE BISSCHOP

Avea pe atunci șaizeci și cinci de ani și nu i se părea că este bătrân. Șaizeci și cinci de ani de viaţă asemeni unei benzi de film color, în care fiecare cadru fixase o aventură unica în felul ei. A jucat atâtea roluri în spectacolul vieţii, încât îi era greu să și le reamintească pe toate.

Eric de Bisschop s-a născut în 1891, la Air sur le Lys, în nordul Franţei. A fost în drumat spre seminarul teologic în vederea unei cariere preoţești. Temperamentul său vulcanic nu s-a putut împăca cu monotonia zilelor din semi n-ar care se scurgeau una după alta asemeni mărgelelor dintr-un șir de mătănii. La paisprezece ani evadează dintre părinţii iezuiţi și ia calea mării.

Truda de pe vaporul pe care își petrecea acum viaţa nu l-a speriat. El a reușit să-i apre creze atât duritatea, cât și far mecul inedit. Întors acasă, părinţii s-au hotărât să-l înscrie la o școală de marină cu intenţia de a-l face hidrolog.

Declanșarea primului război mondial a însemnat pentru Eric o nouă ocazie de evadare din rutina zilnică. A devenit comandantul unui trauler; el a optat pentru viaţa de marinar.

Avea atunci douăzeci și patru de ani. Traulerul a fost torpilat de un submarin german, dar Eric, care nu știa să înoate (n-a reușit niciodată să înveţe), a fost salvat de un vas de patru tare francez. Setea de aventură l-a determinat să se folosească de momentul înfiinţării aviaţiei maritime unde a reușit să se angajeze. Poate că nu e lipsit de interes să amintim că, deși tatăl său purta titlul de baron flamand, Eric nu s-a folosit niciodată de numele lui spre a obţine avansările care pentru unii păreau surprinzător de rapide.

Tânărul pilot nu a pierdut legătura cu marea. S-ar putea spune chiar că s-a legat și mai mult de ea. Într-o zi, avionul său, asemănător unei etajere zburătoare, care

stârnea spaima vrăjmașilor, dar și a pilotului, ce depunea eforturi deosebite pentru a-l menţine în aer, a fost nevoit să amerizeze în urma unei pene de motor. Și de astă dată Eric a fost salvat de la înec. De altfel, de șase ori în decursul vieţii, Eric a reușit să fie smuls mării. În urma acestei amerizări forţate, soldată cu un grav accident, Eric a fost internat în spital unde a rămas până la terminarea războiului. În convalescenţă fiind, el s-a îndrăgostit și nu după multă vreme s-a căsătorit.

Rememorarea episoadelor trăite în timpul războiului i-au domolit pentru moment setea de aventură. Imediat după război el s-a stabilit pe coasta Franţei, dedicându-se horticulturii.

Clientela, ca și comercianţii din „Piaţa verde” din Antibes au adoptat cu ușurinţă acest nou furnizor, în persoana lui Eric Bisschop, posesor al unei excepţionale grădini. Au trecut anii și Eric lăsa impresia că s-a împăcat definitiv cu perspectiva unei vieţi liniștite de burghez provincial. Idila horticolă însă se apropia de sfârșit. Bisschop părăsește totul — casă, soţie, copii și se îmbarcă pe un vas cu aburi cu destinaţia China.

China era pe atunci în plin război civil și făcea faţă intervenţiilor externe.

La scurtă vreme după sosirea sa îl găsim ca șef al poliţiei din Hankov. Acum se putea gândi în voie la acel ceva capabil să dea sens întregii sale vieţi. Planurile lui erau însă foarte nebuloase, mult prea extravagante pentru vârsta sa — împli ni se patruzeci de ani. S-a mai consemnat faptul că poseda un spirit organizatoric remarcabil și o deosebită admiraţie pentru zeul Marte. Curând este avansat consilier militar al unui „cunoscut” general chinez.

1932 reprezintă în viaţa lui Bisschop un an de cotitură. Nu pentru că s-ar fi dovedit un geniu în materie de strategie, ci datorită interesului manifestat faţă de Polinezia. Având la dispoziţie o joncă, în stare nu tocmai bună, denumită *Fou Po.* Bisschop o aranjează după gustul său și părăsește Șanhaiul împreună cu un amic, Taţi, tot poliţist. Taifunul îi aștepta. *Fou Po* este aruncată pe ţărmul stâncos al Taiwanului de Nord. Ca prin minune, cei doi îndrăzneţi scapă cu viaţă, fiind salvaţi de localnici. „Salvatorii” au jefuit însă vasul, astfel încât lui Eric nu i-a rămas altceva de făcut decât să renunţe la tot și să se întoarcă la Șanhai. Încăpăţânat cum era, Bisschop nu s-a lăsat. Împreună cu Taţi, ajutat de câţiva chinezi, a construit o nouă joncă (de astă dată mai mică, doar de 12 tone). Sperau că vor reuși să conducă mai bine vasul și vor putea menţine cursul spre Polinezia. Bisschop intenţiona să studieze contracurentul ecuatorial. Voia să demonstreze ipoteza antropologilor potrivit căreia polinezienii ajunseseră pe insulă plecând din Asia, pământul lor de baștină. Pe acest contracurent spera Bisschop să ajungă până la insulele Galapagos, parcurgând 9.000 de mile marine, un sfert din circumferinţa globului. O bagatelă!!

Amintindu-și de studiile sale de hidrografic îşi propusese să cerceteze lăţimea, viteza și direcţia curentului. Nu considera demn de el să-și procure aceste date din literatura de specialitate. Navigând în volte ample, *Fou Po* II înainta lent spre est. În timpul primei luni n-a reușit să acopere mai mult de 600 de mile. Cu asemenea viteză călătoria până în insulele Galapagos ar fi durat mai mult de un an. Primul

care și-a pierdut entuziasmul a fost Taţi. Bisschop a ajuns și el la concluzia că, în comparaţie cu puterea alizeelor ce băteau dinspre răsărit, contracurentul ecuatorial era mult prea lent pentru ca, folosindu-l, polinezienii să fi putut popula Pacificul. În plus, cariile au ros vasul, făcându-i fundul ciur. În aceste condiţii nu mai puteau înainta. Au optat pentru o escală în Indiile Olandeze unde urmau să repare vasul.

Din considerente financiare, Bisschop a întreprins o scurtă cursă de afaceri până la Sydney. Și de astă dată în loc să aleagă drumul cel mai scurt, prin strâmtoarea Torres, Bisschop a optat pentru o rută ce ocolea Australia dinspre apus. Furtuni puternice, în totală contradicţie cu hărţile (vechiul refren al ghinioniștilor căci nu există hartă care să dea ca sigure datele statistice) au transformat-o pe *Fou Po* într-o epavă. Epuizaţi, cei doi navigatori au reușit totuși să atingă ţărmul de nord-vest al Australiei.

Continuându-și drumul spre Sydney, jonca a eșuat, pierzându-și catargul. După o serie de peripeţii de necrezut, Bisschop a renunţat la ideea de a ajunge la Sydney și s-a îndreptat spre California, cu intenţia de a-și continua cercetările asupra curenţilor. În Noua Guinee, Bisschop s-a îmbolnăvit de malarie.

Taţi îl salvează de la înec, atunci când Eric, slăbit, se dezechilibrează și cade în apă.

Arestaţi de japonezi în arhipelagul Marschall, sub acuzaţia de spionaj, torturaţi de furtuni, epuizaţi moral și fizic în lupta cu vânturile și curenţii potrivnici, cei doi trăiau un adevărat coșmar.

Pierduţi în imensitatea Oceanului, aproape inconștienţi, au eșuat pe stâncile arhipelagului Hawaii și s-au trezit în mijlocul unei colonii de leproși.

A urmat o lungă perioadă petrecută într-un spital, timp în care Eric citește asiduu cărţi de antropologie. Acestea îi trezesc interesul pentru vasele polinezienilor — catamarane. Se hotărăște să cerceteze Polinezia folosind un asemenea vas. Nu știa însă ce să facă cu credinciosul său prieten Taţi. În cele din urmă se decide să-l conducă în Franţa. Asta însemna o călătorie în care aveau să parcurgă o jumătate din circumferinţa globului. Nimic deosebit!!!

Un an mai târziu, în martie 1937, cei doi părăsesc Hawaii-ul, pornind spre vest pe un catamaran de 11 metri — *Kaimiloa.*

Minime! Vasul, cel puţin bizar, s-a dovedit a fi foarte rapid — în prima lună a parcurs 2 300 de mile.

După ce a trecut prin strâmtoarea Torres și a străbătut oceanul Indian, *Kaimiloa,* dusă de muson, s-a îndreptat spre Capetown, unde a ajuns după două luni de navigaţie. Viteza medie depășea 200 de mile, performanţă fantastică pentru un traseu atât de lung.

Următoarea etapă, Capetown — Tanger, a necesitat o sută de zile în care a fost inclusă și „excursia” din Azore. În cele din urmă, trecând prin Gibraltar, *Kaimiloa* ajunge la Cannes.

Taţi îi spune adio lui Bisschop. El va scrie cunoscuta carte „Confesiunile lui Tatibouet”.

Fascinat de calităţile catamaranului, Bisschop construiește o nouă ambarcaţie

compusă din două corpuri *Kaimiloa-Wakea.*

La bordul ei intenţiona să întreprindă a călătorie în mările sudului cu noua sa soţie — o prinţesă Hawaiană. „Întreprinderea” îi era caracteristică lui Bisschop. „Tinerii căsătoriţi” părăsesc Franţa în mai 1940, puţin înainte de capitularea ei.

Noua ambarcaţie era rapidă și călătoria decurgea mai bine ca oricând. Din păcate, în apropierea insulelor Canare (unii apreciază că Bisschop a fost totdeauna urmărit de ghinion), *Kaimiloa* este prădată de un vas pescăresc. Prinţesa (după cum era de așteptat, dată fiind originea ei polineziană) îl salvează pe Bisschop de la înec, iar echipajul vasului îi „pescuiește” pe ambii eroi.

Bisschop intenţiona să colinde mările sudului în ciuda faptului că nu dispunea nici de bani, nici de ambarcaţia nece sară. Aceasta nu-l dezarma. Uzând de relaţii de familie obţine postul de consul. După căderea guvernului de la Vichy, Bisschop este arestat.

Spre sfârșitul războiului, Bisschop, veșnic îndrăgostit de mare, plănuiește o nouă expediţie în Pacific, pentru a studia emigraţiile polinezienilor. S-a lăsat ademenit de ideea îmbinării cercetărilor științifice cu comerţul. La întoarcerea din călătoria sa științifico-negustorească, efectuată în Polinezia franceză, era falit.

Neavând altă soluţie își ia jonca *Cheng Ho* și, cu o grabă lesne de înţeles, se îndreaptă spre Tahiti, având ca ajutoare numai doi oameni în loc de opt. În această evadare îndrăzneaţă parcurge 2.500 de mile în numai 18 zile.

După cum scrie Bengt Danielsson, „… trebuie să i se ierte totul. El s-a născut cu câteva sute de ani mai târziu. Ar fi fost fie un pirat, fie un conchistador vestit”.

Era prin anii ’50. Bisschop a început comerţul cu Kopra.

Bineînţeles că și de astă dată a eșuat.

A scris în schimb o carte lungă și instructivă despre navigaţia polinezienilor. Apoi, timp de câţiva ani a exercitat funcţia de topograf în insulele Tubuai.

Când toţi se așteptau ca la cei șaizeci de ani să se resemneze, marele hoinar s-a angajat în ultima și cea mai mare aventură a vieţii sale; în 1956 s-a hotărât să întreprindă e călătorie senzaţională: Polinezia — America de Sud și retur.

Aceasta urma să fie cea dintâi călătorie în circuit efectuată pe o plută. Bisschop nu era de acord cu Heyerdahl, care susţinea că Polinezia fusese populată de locuitorii albi al Perú-ului care, în urmă cu cincisprezece secole, s-au stabilit în insulele Pacificului, navigând pe plute din lemn de balsa. Bisschop pleda pentru originea asiatică a polinezienilor, aducând ca argument excepţionalele lor calităţi de navigatori. Contactele lor cu celelate populaţii s-au limitat la schimburi culturale și tehnologice.

Asemănarea dintre cultura Americii de Sud și cea a Polineziei se explică prin faptul că, încă din timpuri imemoriale, polinezienii au navigat spre America de Sud, influenţând cultura existentă și preluând la rândul lor elemente ale acesteia.

Bisschop îşi dădea seama că originalitatea concepţiei nu-i aparţine (existau lucrările lui Erland Nordenskiold din 1931).

Majoritatea cercetătorilor care s-au ocupat de problemă, neposedând cunoștinţe de navigaţie, făceau mutaţii arbitrare pe hartă ale acestor populaţii.

Acest fapt era demn de luat în seamă de către un navigator de talia lui Bisschop. În legătură cu expediţia sa el afirma:

„În urmă cu treizeci de ani m-am lăsat sedus de ideea na vigaţiei pe o plută din Polinezia până în America de Sud și înapoi. Hobby-ul meu a devenit fascinanta migraţie a populaţiei Polineziei. Am plănuit expediţia în timpul călătoriei mele din Honolulu spre Franţa, în dreptul Capului Bunei Speranţe, pe *Kaimiloa.* Expediţia *Kon-Tiki* a fost cea care m-a stimulat, care m-a determinat să fac abstracţie de cei șaizeci de ani ai mei și să mă pregătesc de drum. *Kon-Tiki* întrunea calităţile plutelor peruviene — avea mai multe derivoare, ceea ce îi asigura o direcţie excelentă. Spre deosebire de plutele peruviene, derivoarele lui *Kon-Tiki* nu erau mobile, calitate esenţială pentru navigaţie.

Când m-am decis să întreprind călătoria pe plută n-am făcut-o din spirit de imitaţie. De altfel, se organizaseră peste jumătate de duzină de asemenea expediţii în ultimii ani și era de presupus că numărul lor va crește. Expediţia *Tahiti-Nui* nu are nimic comun cu cele despre care vorbeam; în cazul lor, ca și în al celor care vor urma, echipajul folosea vântul dinspre pupa și căuta curenţii favorabili.

În ce mă privește, consider că aceste expediţii nu au reușit altceva decât să confirme niște adevăruri unanim recunoscute — o plută poate înainta folosind vântul și curenţii. Pentru ce a fost nevoie de atâtea eforturi nu mi-am putut explica niciodată.

În schimb, *Tahiti-Nui,* spre deosebire de toate celelalte expediţii pe plută, reprezintă o călătorie în care nu s-au utilizat vânturile favorabile și nici curenţii oceanici, adevărate râuri, notate precis pe hărţile de navigaţie. În cazul meu, pluta se deplasează împotriva vânturilor variabile și a curenţilor necunoscuţi. Orice asemănare între expediţia mea și celelalte este numai întâmplătoare. Cei care nu cunosc problemele navigaţiei pot avea o altă părere, dar îi previn că se înşală. Cei avizaţi știu însă că există plute și… plute”.

În prima jumătate a anului 1956 au debutat pregătirile în micul, dar pitorescul port al insulei Tahiti. La baza marinei a început montarea corpului plutei din bambus, care se compunea din „trunchiuri” cu diametrul de aproximativ douăzeci de centimetri.

Ele au fost asamblate cu ajutorul unor stinghii, întărite cu niște cercuri din lemn tare — alto. Spre prova trunchiurile au fost ridicate sub un unghi lin. Construcţia a durat aproape patru luni; nu s-au economisit nici eforturile nici frânghiile, în dorinţa de a fi cât mai rezistentă, capabilă de a face faţă ori căror încercări.

Ca formă, ea reprezenta un dreptunghi cu lungimea de 13, 5 m și lăţimea de 4,8 m. Pe punte a fost construită o cabină a cărei suprafaţă era de 3 X 5 m. În interiorul ei se găseau paturi suprapuse pentru echipaj, bucătăria și staţia de radio.

Totul era durabil și în același timp estetic, corespunzător stilului polinezian.

Au fost înălţate și două catarge, confecţionate din lemn de eucalipt, legate în forma literei A. Înălţimea lor era de 13 și respectiv 11 metri. Aceasta permitea arborarea unor pânze a căror suprafaţă însuma aproximativ 50 m². În momentul lansării la apă, pluta avea să se scufunde cu cca. 40 cm. Sistemul de derivoare

peruvian urma să contribuie la reducerea derivei, precum și la o mai bună manevrare a plutei.

Paralel cu aceste pregătiri tehnice Bisschop s-a preocupat de alcătuirea echipajului. Ajutorul său, mâna sa dreaptă avea să fie Michel Brun, un marinar în vârstă de douăzeci și cinci de ani, bun cunoscător în materie de navigaţie, meteorologie și radiotehnică. Al doilea membru al echipajului a fost ales în persoana lui Francis Cowan, un pescar sportiv care-și încerca norocul pe ţărmul insulei Tahiti, navigator înnăscut și excelent camarad. Li s-a alăturat și fratele lui Michel, Alain Brun, de asemenea marinar, un hoinar pe mările și oceanele lumii, tenace și îndrăzneţ.

Ceva mai târziu l-au „adoptat” pe chilianul Juanito Bugueno, ajuns cu totul întâmplător în Tahiti, nehotărât încă de ce să se apuce. Juanito, mecanic de meserie, urma să se ocupe de întreţinerea motorului cu combustie ce asigura funcţionarea staţiei de radio a plutei. Titlul oficial ce i s-a acordat a fost însă cel de bucătar.

La începutul lunii septembrie a avut loc festivitatea lansării la apă a plutei. Scufundându-se, trunchiurile au fost acoperite de apă pe a cărei suprafaţă au apărut mii de bule de aer. Locuitorii portului prezenţi la festivitate au aclamat zgomotos lansarea. Pluta, legănată de valuri, era impresionantă.

Ţevile de bambus, colorate într-un galben deschis, contrastau cu apa de culoarea opalului care mângâia delicat bordul plutei.

Catargele înalte, dintre care unul avea să-i servească lui Michel pentru fantasticul sau salt, păreau că așteaptă cu nerăbdare vântul favorabil.

Respectându-se toate formalităţile de rigoare s-a celebrat botezul plutei, care a primit numele de *Tahiti-Nui* ceea ce în polineziană înseamnă Marea Tahiti — principala insulă a arhipelagului.

Deși pregătirile erau aproape gata, Bisschop nu se grăbea să înceapă această expediţie al cărei traseu de 5.000 de mile includea Pacificul de Sud și avea ca punct terminus Perú. El presupunea că expediţia va dura 3 — 4 luni.

Ca fapt divers notăm că unul dintre numeroșii sceptici care urmăreau pregătirile era Thor Heyerdahl, recent întors din Insula Paștelui, unde executase niște săpături arheologice.

El și-a exprimat public îndoielile. Bisschop și-a liniștit însă echipajul, explicându-i că Heyerdahl nu este marinar și cu atât mai puţin navigator.

La începutul lunii octombrie, în timp ce pluta se îmbiba cu apă, a fost întreprinsă o scurtă expediţie de probă. Concluzia a fost favorabilă, pluta s-a comportat excelent. Și-au procurat un set suplimentar de pânze (ambarcaţia era prevăzută cu tranchete, după modelul celor chinezești), o trusă de scule și aparate de navigaţie, o staţie de radio, pe care Bisschop o privea cu oarecare dispreţ, o barcă pneumatică de salvare și unelte pentru pescuit.

Rezervele de hrană se compuneau în principal din 50 kg de orez, 50 kg făină, 50 kg zahăr, 65 kg legume și fructe, în special banane, portocale și nuci de cocos. N-a fost uitat nici vinul. S-au mai adăugat cutii cu pesmeţi, bere ș.a. Înainte de

lansare, prietenii le-au mai adus o duzină de găini, un porc și 200 de nuci de cocos.

La 8 noiembrie, Tahiti-Nui a părăsit Papeete; din cauza menajeriei, a dezordinii de la bord și a florilor ce o acoperiseră, pluta putea fi asemănată cu arca lui Noe. Cinci oameni por ne-au în cea mai frumoasă aventură a vieţii lor. Numai doi se vor reîntoarce în Polinezia, iar unul va pieri în timpul expediţiei… în clipa aceea niciunul nu se gândea la eșecuri sau tragedii. Pluta, încadrată de pirogi inundate de flori, plutea în refrenul muzicii pe care dansau fetele polineziene. Pe plajă îşi făceau apariţia noi spectatori îmbrăcaţi în alb, cu imense bu chete de flori albe, simbol al veșnicei amintiri ce le-o vor purta îndrăzneţilor navigatori. Cei cinci oameni, împodobiţi cu șira guri de flori au coborât pe pluta ce avea să-i poarte în largul Oceanului.

— Fie ca vânturile și valurile să vă fie favorabile, fie ca zeul mării Taaroa să vegheze asupra celor ce pășesc pe drumul deschis de strămoșii noștri. Mergeţi sănătoși și mult noroc…

Un ultim bun rămas! Aue!

Cablul de remorcare a fost legat. Vasul marinei militare a început să înainteze în larg, trăgând pluta, inovaţiile mulţimii și în acordurile muzicii.

Rând pe rând au aruncat în apă colanele de flori primite în dar de la fetele tahitiene. Dacă valurile aveau să le poarte spre ţărm însemna că vor reveni în Tahiti. Cel puţin așa pretinde tradiţia…

Insula a rămas în urmă. La bord se aflau cinci oameni și trei pisici — mascotele echipajului — ai căror strămoși făcu seră lungi călătorii pe Ocean.

Când *Tahiti-Nui* a ieșit din curenţii de coastă ce ar fi putut s-o ducă spre uscat, cablul a fost tăiat și pluta și-a început aventuroasa sa călătorie. Vasul a făcut cale întoarsă, iar cei cinci oameni au îndreptat pluta spre sud-vest.

După două zile au constatat cu regret că pluta se scufundase prea mult, înainta lent și era greu de manevrat. Echipajul era pus în situaţia de a opta pentru una din următoarele soluţii: fie să arunce o parte din provizii, lucru riscant și probabil ineficient, fie să revină la ţărm.

Bisschop adoptă cea de-a doua variantă. Apar însă complicaţii neprevăzute. Derivorul se dovedește ineficace și pluta nu poate naviga împotriva vântului. În aceste condiţii s-au văzut nevoiţi să cheme prin radio vasul marinei militare care îi remorcase.

După douăsprezece ore de așteptare, vaporul a apărut și i-a dus până pe ţărmul sudic al insulei.

Câteva sute de trunchiuri de bambus au fost tăiate și le gate sub punte, lucru ce a făcut să crească flotabilitatea plutei, dându-i posibilitatea să reia cursa fără a renunţa la provizii.

Navigatorii au constatat cu satisfacţie, încă din prima zi, ca vântul le era favorabil permiţându-le să-și urmeze drumul conform planului, adică în direcţia sud-est.

Tahiti-Nui și-a menţinut cursul cu vânt purtător, fapt ce i-a permis să parcurgă zilnic între 20 — 40 de mile.

Ziua de lucru începea la ora 6.00. Juanito, exercitându-și funcţia de bucătar,

pregătea masa de dimineaţă pentru echipaj, pisici și purcel.

Michel, adjunctul căpitanului, făcea măsurătorile zilnice și-i iniţia în tainele navigaţiei pe ceilalţi membri ai echipajului.

Tot în sarcina lui cădea și menţinerea legăturii prin radio cu insula Tahiti. De obicei luau legătura cu postul de radio F.O.8.A.D. de pe insula Rapa, deservit de operatorul Roland D'Assignies. În afara datelor oficiale mai purtau și discuţii amicale, Michel și Francis stând la taclale cu prietenii de pe insulă.

Bisschop, care avea totală încredere în capacitatea echipajului, le lăsa membrilor acestuia deplina libertate de acţiune, exercitându-și funcţia numai în cazul adoptării unor decizii importante pentru soarta expediţiei. Ore în șir citea fără întrerupere sau completa jurnalul de bord. Noaptea ieșea pe punte, se așeza pe o băncuţă, admira cerul înstelat și se lăsa furat de vise. Numai frigul dimineţii îl alunga în cabină, în căutarea căldurii și a odihnei.

Francis, urmându-și chemarea, pescuia cu harponul tot ce se apropia de plută. În restul timpului făcea pe frizerul, astfel că toţi erau proaspăt rași și tunși. De altfel, Bisschop ţinea la acest lucru, afirmând că este vorba de o expediţie ştiinţifică, nu de escapada unor vagabonzi. Francis poseda o excelentă trusă de bărbierit și o mașină de tuns care-i ușurau „Munca".

La „echipamentul" său se mai adăuga o ghitară, la care era dispus oricând să-și acompanieze tovarășii de drum.

Alain își petrecea timpul liber citind sau scriind numeroase scrisori. Juanito îi răpea de asemenea mult timp, cu ambiţia sa de a învăţa limba franceză.

După o săptămână, vântul favorabil i-a abandonat. În schimb, a început să bată un altul, puternic, dinspre nord-est.

Tahiti-Nui s-a abătut spre sud, incapabilă să-și menţină cursul.

Deși nu mai urma drumul drept spre ţintă, situaţia nu era dezavantajoasă total, deoarece la 40° latitudine sudică suflă vânturi puternice dinspre apus, zona fiind denumită de altfel „Patruzeci de urlătoare".

Apropierea de această zonă însemna și scurtarea călătoriei datorită vitezei mai mari.

21 noiembrie. În jurnalul său Bisschop comenta: „În cursul primelor zile de călătorie nimic demn de consemnat. Ne adaptăm încet-încet la noul nostru mod de viaţă. Se pare că între plută și echipaj s-a stabilit comuniunea necesară. Am multă încredere în amândoi. Totul merge bine. Brizele și curenţii variabili învolburează Oceanul. Câteva zile la rând am navigat cu o viteză de 3,5 până la 4 noduri. Pluta se menţine perfect pe valuri și este dirijată numai cu derivorul. N-am apelat încă la cârmă, lucru pe care am scontat de la început.

Una din pisici, care dădea semne de boală încă de la începutul călătoriei, a murit ieri. Au mai rămas două. Mă interesează în special una, care manifesta mult interes pentru patul meu, alegându-și un colţ în care a făcut ceea ce, în mod obișnuit, pisicile fac afară. Trebuie neapărat să le învăţăm bunele maniere.

Una dintre ele — domnul — este albă, cealaltă – Doamna — este tărcată și are niște mustăţi deosebit de nostime.

Astăzi am pescuit primul pește. Un „peștișor” de vreo 20 de kilograme.

Bineînţeles că prada i-o datorăm lui Michel, care a folosit **o** arbaletă primită de la unul din elevii săi, „chinezi” într-ale jiu-jitsu. Este deosebit de mândru de arma și de arta sa.

Am mâncat peștele stropindu-l cu diverse sosuri. Primele și cele mai bune bucăţi le-am pregătit à la Tahiti — adică crude. Francis — mare gurmand și excelent bucătar — a încercat chiar un sos „bechamel”. După amiază, pentru a ne amuza și totodată a face câteva poze, am coborât mica noastră barcă. Bine că n-am fost în situaţia de-a o folosi pentru a ne salva. Deși o plătisem drept nouă, am constatat că se afla într-o stare deplorabilă, cu fundul găurit. Pe deasupra nu dispuneam de nicio pompă pentru a o umfla.

Noaptea am luat legătura radio cu F08AD din Chile. Interlocutorul nostru chilian ne propune să-i comunicăm zilnic un raport al celor petrecute pe plută, urmând ca el să-l trans mită mai departe. I-am spus că unul pe săptămână este arhisuficient (de fapt mă gândeam că nu era necesar decât unul pe lună).

Aparatul de radio începe să mă agaseze. Am senzaţia că nu mai sunt stăpân în casa mea. Nu neg importanţa acestei descoperiri, ca și a altor invenţii, dar numai în măsura în care sunt menţinute în sfera funcţionalităţii pentru care au fost create.

Dacă-l vom folosi excesiv va contribui la scăderea moralului echipajului. Cel puţin asta este părerea mea. Contactul prea des cu lumea poate duce la transformarea invizibilei unde radio fonice într-o veritabilă parâmă, groasă de șase degete, lucru ce începe să mă enerveze. Nu poţi fi un adevărat navigator, dacă ești în permanenţă legat de uscat cu un idiot cordon ombilical”.

Întâmplările ulterioare aveau să demonstreze însă cât de util era dispreţuitul aparat. Datorită lui viaţa echipajului a fost salvată.

Nu după mult timp, pe la începutul lunii decembrie soarta le-a devenit potrivnică. Se aflau atunci în dreptul insulei Tubuai. Era în 2 decembrie. Timp de câteva zile pluta a fost purtată spre insula Raivavae, pe care, vreme de doi ani, Bisschop lucrase ca geodezist. Perspectivele erau tot mai puţin favorabile.

Încă de la începutul călătoriei au constatat că, în pofida bunei flotabilităţi a plutei, vânturile și curenţii extrem de nefavorabili în această zonă a Pacificului constituiau un serios adversar.

Când, în cele din urmă, vântul potrivnic s-a mai potolit, au constatat că se află la nord de Raivavae. Descriseseră un cerc pe care curând aveau să-l închidă la ţărmul vestic ai în sulei. Bisschop, care începuse să fie enervat de acest eșec, nu-și mai lua ore în șir privirile de la insulă. A continuat să urmărească acea bucată de uscat ce reprezentase cândva că-mi nul său până când insula a dispărut la orizont.

La 11 decembrie s-a produs întâlnirea cu vasul *Tamara* cu care luaseră legătura prin radio în urmă cu câteva zile.

Căpitanul vasului primise recomandarea de a remorca pluta până în Tahiti dacă echipajul și-ar fi exprimat dorinţa de a abandona. Bisschop a refuzat politicos propunerea și l-a rugat să le împrospăteze proviziile de apă și vin, deoarece îşi

dădea seama că expediţia urma să se prelungească în timp.

Căpitanul le-a îndeplinit dorinţa și vasul și-a continuat drumul.

De această întâlnire au profitat Francis și Michel care s-au urcat pe puntea vasului de unde au filmat pluta, secvenţe pe care intenţionau să le folosească în viitorul film documentar intitulat „Tahiti-Nui”.

După câteva zile pluta a depășit insula Rapa și a părăsit arhipelagul Tubuai. Odată cu aceasta echipajul îşi lua rămas bun de la Polinezia. Se aflau atunci la cca. 800 mile sud-est de Tahiti, după ce străbătuseră de fapt 1.000 de mile în zigzag.

Așadar, începutul nu era tocmai promiţător. Din fericire, Bisschop fusese foarte inspirat în alegerea echipajului. Spiritul de echipă, entuziasmul, tenacitatea nu-l părăsiseră indiferent de împrejurări. Bisschop, care pe parcursul vieţii sale navigase cu echipieri diverși, îşi aprecia în mod deosebit echipajul, lucru care îi sporea încrederea în propriile-i forţe.

Sâmbătă, 15 decembrie. Se împlinea o lună de la plecare.

Pluta se afla la 25°40 latitudine sudică și 149°15 longitudine vestică. Vânturile nefavorabile, majoritatea bătând dinspre est, împinseseră pluta înapoi, astfel încât ea se găsea acum pe același meridian cu Tahiti.

Iată rezultatul eforturilor lor de o lună! Traseul înscris pe hartă reprezenta un zigzag ale cărui segmente se frângeau sub cele mai surprinzătoare unghiuri.

Într-o astfel de situaţie, cea mai bună soluţie ar fi fost orientarea plutei spre sud, în căutarea vânturilor de vest, care le-ar fi asigurat o navigaţie mai rapidă spre America de Sud.

Această alternativă a fost îndelung dezbătută, dar Bisschop nu se hotăra, fiindu-i teamă că pluta nu va rezista vânturilor puternice și valurilor înalte.

În cele din urmă, *Tahiti-Nui* și-a continuat drumul — nu totdeauna cel mai drept — în direcţia fixată iniţial. Înaintarea era lentă și, uneori, în lipsa vântului pluta se legăna leneș pe apa Oceanului, incapabilă să se miște. Astfel a fost întâmpinat de echipaj noul an 1957.

Încet-încet, apatia îi cuprinse pe navigatori. Singurul divertisment îl constituiau convorbirile prin radio. Vocile prietenilor, încurajările secretarului expediţiei — Carlos García Palacios, veștile primite din întreaga lume le menţineau, totuși, moralul.

La 2 ianuarie Tahiti-Nui se afla la 32° latitudine și 144°15’ longitudine. Ca și până atunci, atingerea continentului american era problematică. Abia când pluta a ajuns mai spre sud, la 33° latitudine, vânturile de vest au devenit mai puternice și cu caracter permanent, ceea ce le-a permis să navigheze în sfârșit spre est. Dacă ar fi procedat astfel de la început, evitau cele câteva săptămâni de bâjbâială fără rost și alta ar fi fost soarta expediţiei.

Excelenta legătură prin radio le asigura informaţii la zi din întreaga lume. Au aflat astfel că în îndepărtatul Valparaiso, ţinta călătoriei lor, un ziar anunţase la 28 februarie, „ziua păcălelilor”, că *Tahiti-Nui* urma să acosteze. Mii de oameni s-au lăsat păcăliţi de această știre. În ce privește echipajul, a considerat gluma destul

de „amară”, căci îi despărţeau atunci nu mai puţin de 5.000 de mile de Valparaiso.

Din fericire, vânturile deveniseră favorabile, iar în emi sfera sudică se găseau în plină vară. Pluta înainta spre est, destul de rapid, iar echipajul se simţea în siguranţă la bordul ei. În ciuda eforturilor lui Francis, pescuitul nu mergea deloc.

Bisschop studia ore în șir cărţi de oceanografie și antropologie, notându-și datele ce-i erau necesare lucrării sale consacrate navigaţiei polinezienilor. Toate piedicile, mai ales cele din prima etapă a călătoriei, datorate curenţilor și vânturilor potrivnice, le-a întâmpinat cu un calm olimpian, nezdruncinat în credinţa sa că expediţia va reuși. În ciuda vârstei înaintate, Bisschop era într-o formă fizică excelentă.

Zilele curgeau lin. La 19 ianuarie — în cea de a treia lună pe care o petreceau pe Ocean — pluta se găsea la 33°46’ latitudine și 135°8’ longitudine. În acea zi echipajul a observat patru balene ce înotau spre sud escortate în aer de o pasăre tropicală. Și-au făcut apariţia și peștii zburători, prezenţă destul de rară în această zonă.

Cele două pisici se adaptaseră excelent la condiţiile călătoriei şi-şi câştigaseră statutul de membri ai echipajului cu drepturi depline. Nu același lucru se putea Spune despre purcel. Când la bord nu mai rămăsese decât o găină, echipajul a tras la sorţi cine urma să fie primul sacrificat; găina fiind ghinionistă, viaţa purcelului s-a prelungit cu o săptămână. În ziua când îi bătuse ceasul, altă întâmplare norocoasă l-a salvat. Michel a pescuit un delfin. După alte câteva zile, întâmplarea le-a mai scos în cale un delfin. Impresionat de cele petrecute echipajul s-a hotărât să-l „graţieze” pe norocosul purcel și să-l includă în rândurile sale.

Mânată de vântul de vest, *Tahiti-Nui* se îndrepta spre răsărit, acoperind zilnic câteva zeci de mile.

31 ianuarie. Pe o vreme splendidă, *Tahiti-Nui* a depășit meridianul 127. Oceanul era liniștit, timpul călduros. Echipajul spera ca încă în cursul acelei săptămâni să depășească cel mai estic punct al arhipelagului Tuamotu. Ar fi urmat apoi

Insula Paștelui. Pentru aceasta aprecia că va avea nevoie de aproximativ o lună de navigaţie.

Nemulţumiţi de navigaţia lentă, oamenii îşi manifestau dezamăgirea că expediţia se prelungise prea mult. Bisschop se opunea însă înaintării spre sud, care ar fi mărit viteza de deplasare, deoarece se temea că uraganele din zona paralelei patruzeci ar fi putut distruge pluta. Din acea clipă au început controversele între navigatori.

La 15 februarie, când începea cea de-a patra lună de călătorie, se aflau nu chiar atât de departe spre răsărit pe cât ar fi vrut. Dacă ar fi calculat numărul meridianelor peste care trecuseră ar fi constatat că n-au parcurs nici jumătate din drumul lor spre Chile. Luând în considerare întârzierea de la începutul călătoriei și faptul că pluta, îmbibată cu apă, îşi redusese viteza, era clar că mai aveau de petrecut cel puţin trei luni între cer și apă, dacă nu cumva chiar mai mult. Cu toate că traseul sudic le oferea șansa de a înainta mai rapid, Bisschop a optat pentru o rută în care ponderea vânturilor de vest nu era prea mare, iar acţiunea curenţilor de sens

contrar le frâna înaintarea, determinând deviaţii de la traseul fixat.

Și astfel s-au scurs zile în șir. Câteodată părea că noro cul le surâde, pluta înaintând mai rapid. De cele mai multe ori însă, navigaţia lentă, în ciuda eforturilor depuse, nu le garanta că cele trei luni pe care le estimaseră pentru încheie rea escapadei le vor fi suficiente. Bisschop însă nu ceda și, răbdător, tenace, ajunsese să-și exaspereze colaboratorii mai tineri cu calmul său imperturbabil.

Abia la 23 februarie, după nu mai puţin de o sută de zile de navigaţie, *Tahiti-Nui* a ajuns la 117° longitudine vestică.

Calculele arătau că aceasta însemna de fapt jumătatea distanţei de la plecare până la ţărmul Americii de Sud, cu condiţia ca restul călătoriei să se desfășoare în linie dreaptă. Mai aveau de parcurs peste 2.500 de mile.

Bisschop explica cu răbdare echipajului că pluta, care reușise să parcurgă în jur de 50 de mile zilnic, îşi va accelera cursul odată cu intensificarea vântului, specifică iernii. Ca o confirmare a acestei afirmaţii, vântul de apus a pornit să bată atât de tare, încât pluta, scârţâind îngrozitor din toate încheieturile, a început să gonească spre răsărit.

În zilele ce au urmat, manevrarea pânzelor a devenit preocuparea de căpetenie a echipajului. Truda le-a fost răsplătită cu prisosinţă — *Tahiti-Nui* a străbătut încă în prima zi 70 de mile.

Bisschop gusta satisfacţia de a-și vedea confirmate afirmaţiile și solicita mobilizarea echipajului, asigurându-l că totul se va termina cu bine.

Navigaţia rapidă sub impulsul vântului de vest prezenta și un dezavantaj — forţa vântului și a valurilor solicitau puternic pluta, zgomotele de sub punte fiind rău prevestitoare.

Nici Oceanul n-a fost milos; el a smuls bucăţi de bambus, care constituiau pierderi ireparabile, reducând îngrijorător rezistenţa plutei.

Nu după mult timp vântul, parcă vrând să le facă în ciudă, s-a oprit. În locul lui s-a instalat acalmia. Suprafaţa Oceanului a devenit netedă și *Tahiti-Nui* era dusă ușor înapoi, spre apus, de către curentul oceanic ce străbătea această zonă.

Echipajul știa ce-l așteaptă după această liniște bruscă. A folosit din plin perioada de calm pentru a întări legăturile șubrezite ale plutei, remediind micile avarii și acumulând forţa de care era convins că va avea nevoie.

Într-adevăr, vântul nu s-a lăsat prea mult așteptat. A început să bată cu o viteză de 40 de mile, dinspre est, stârnind valuri mari ce se spărgeau de plută.

Bisschop, încrezător în posibilităţile lui *Tahiti-Nui* a propus coborârea derivoarelor, încercând să folosească vântul. Din păcate, nici de astă dată n-au reușit să înainteze. Din nou pluta era purtată spre apus. Singura soluţie era coborârea pânzelor.

Pentru a contracara efectul acestei acţiuni au confecţionat o ancoră plutitoare. În acest fel se atenua retragerea plutei provocată de curent.

Sărmanul Bisschop! La ce grea încercare îi erau puse răbdarea și capacitatea fizică și așa zdruncinată!

Vântul de est sufla continuu. Zilnic, pe harta atârnată de peretele cabinei era

marcată poziţia plutei. Când vântul sufla foarte tare, retragerea plutei atingea chiar 40 de mile pe zi. Astfel s-a scurs o săptămână.

În fiecare zi Oceanul smulgea câteva tulpini de bambus. Deoarece pluta se ușurase, o parte din provizii fiind consumate, pericolul scufundării nu era iminent. Ea mai putea duce echipajul și echipamentul. Scufundarea se accentua, lucru ce afecta viteza de deplasare cu ajutorul pânzelor, amplificând totodată acţiunea vânturilor nefavorabile. Puternicul vânt dinspre est a mai ţinut încă o săptămână.

Echipajul ajunsese la capătul răbdării. În acest timp Bisschop medita ore în șir, părând desprins de realitatea în conjurătoare.

La 8 martie, vântul și-a schimbat în sfârșit direcţia. Bătând dinspre nord, a permis plutei să înceapă deplasarea spre sud, folosindu-și toate pânzele. După trei zile pluta reușise să ajungă în punctul unde se aflase la 23 februarie, când fusese prinsă în acel imens vârtej, al optulea de la plecarea sa din Tahiti.

Navigatorii se găseau din nou în faţa celor 2.500 de mile care-i despărţeau de punctul terminus al călătoriei. Grea încercare!

A doua zi, vântul a încetat din nou. Intuiau o altă surpriză! La căderea serii au început primele rafale. Treptat, vântul s-a intensificat. Din fericire le era favorabil. „Deci, spre răsărit” a exclamat Bisschop zâmbind cu satisfacţie și cu o ușoară notă de ironie la adresa echipajului.

Au urmat zile senine, cel puţin în ceea ce privește atmosferă ce domnea pe plută.

Zilnic înaintau cu cel puţin cincizeci de mile. Deși vântul îşi schimba direcţia și pluta devia de la linia dreaptă, se apropiau încet, dar sigur, de continentul american. Toată săptămâna, vântul le-a fost favorabil. Controversele s-au aplanat, echipajul era convins că în sfârșit soarta îi va surâde. Din păcate, după opt zile, la 21 martie, fără a-i avertiza cu acea linişte prevestitoare de furtună, vântul și-a schimbat brusc direcţia, suflând la început spre sud, apoi spre sud-est. Lucrul acesta echivala cu o înfrângere. Au încercat să înfrunte vântul, însă n-au reușit să reducă deriva plutei spre nord, spre Insula Paștelui, ce se afla la 1.000 de mile. Pesimismul i-a cuprins din nou pe navigatori. *Tahiti-Nui* naviga direct spre nord, de parcă nu America de Sud ar fi fost ţinta călătoriei lor.

Bisschop, cu proverbiala-i răbdare, a început să facă o serie de calcule, după care a concluzionat că Insula Paștelui a fost descoperită întâmplător de polinezienii aflaţi în drum spre America de Sud, care au fost duși de vânt, asemeni plutei.

Deriva plutei spre insulă s-a soldat cu noi discuţii și păreri contradictorii. După cele patru luni de navigaţie în care nu reușiseră să acopere decât jumătatea distanţei, pluta se deteriorase. În aceste condiţii, unii avansau ideea de a acosta pe Insula Paștelui pentru a repara pluta și eventual pentru a aștepta aici trecerea iernii, care se dovedise un anotimp defavorabil navigaţiei. Atmosfera era destul de încărcată. De altfel, Alain Brun scria în memoriile sale că s-a discutat chiar eventualitatea folosirii bărcii pneumatice; din păcate însă, ea nu avea capacitatea de a transporta întreg echipajul. În plus, aparatul de radio le era nefolositor de astă dată, deoarece în acea zonă nepopulată nu puteau stabili o legătură care să le

asigure cu rapiditate ajutorul necesar. *Tahiti-Nui* nu găsea ieșirea din această situaţie neobișnuită.

La 3 aprilie, când se aflau la cca. 300 de mile de insulă, a început să bată din nou un vânt favorabil și astfel, vrând-nevrând, au reluat direcţia est, spre Valparaiso.

După o sută patruzeci de zile de navigaţie și bâjbâieli, sân gura soluţie era continuarea drumului spre est. Chiar cei care susţinuseră drumul greu, dar rapid al paralelei patruzeci, îşi dădeau seama că aceasta ar fi însemnat un act de inconștienţă.

La începutul lunii aprilie, parcă pentru a-i alina, timpul și vântul s-au dovedit deosebit de favorabile. Câteva săptămâni, până la jumătatea lunii mai, s-au menţinut vânturile de vest; *Tahiti-Nui* înainta cu greu spre est.

Încet-încet, în mintea membrilor echipajul se contura ideea că s-au aventurat într-o cursă riscantă, a cărei miză era propria lor viaţă.

Viteza zilnică de înaintare le asigura parcurgerea a 30 — 50 mile. Zilnic pierdeau din corpul plutei câţiva bambuși. Rezervele de hrană scădeau ameninţător. Soarta expediţiei depin dea de fiecare din acești factori, hotărâtor fiind cel care va evolua cu mai multă rapiditate. Era absolut cert că situaţia se agrava de la o zi la alta?

9 aprilie. Timpul se menţinea excelent. Din ziua precedentă începuse din nou să sufle vântul de sud-est, însă nu pentru multă vreme. Pe la orele 11, echipajul a zărit un rechin.

Au mai apărut și alţi pești care însoţeau pluta. Seara, postul de radio Tahiti i-a informat că secretarul expediţiei, Carlos, a pornit pe vasul *Caledonian* spre Panamá, de unde urma să ia avionul spre Chile. Aici intenţiona să înceapă pregătirile pentru primirea lui *Tahiti-Nui.*

Echipajul a raţionalizat hrana, sperând să facă faţă astfel drumului ce-l mai avea de parcurs.

Trei zile mai târziu au avut plăcerea unui mic divertisment:

Interviul acordat unui ziarist în trecere prin Polinezia, în căutare de știri pentru ziarele vest-germane.

După trei zile în care și-a făcut de cap, vântul a revenit la direcţia vest. Pluta înainta acum cu o viteză de două noduri pe oră.

Miercuri, 17 aprilie. Începuse cea de-a șasea lună de navigaţie. Pluta depășise meridianul pe care se afla Insula Paștelui și, purtată de vântul favorabil, părea că va rezista până la ţărmul peruvian. Bisschop, la cei șaizeci și șase de ani ai săi, îşi trata tovarășii ca pe niște puști nerăbdători; experienţa și răbdarea lui nemărginită îi permiteau să suporte cu stoicism neajunsurile acestei călătorii ce se prelungise peste măsură.

O nouă ameninţare — lipsa apei — începuse să terorizeze oamenii. Ploile frecvente din primele luni le asiguraseră tot timpul apa; lipsa lor încă de la începutul lunii aprilie li se părea inexplicabilă. Nici pescuitul nu le mai mergea.

25 aprilie. Una din acele mici bucurii care aduc o tentă de culoare în cenușiul zilelor monotone. Comandantul marinei din Papeete le-a transmis următoarea

telegramă: „Sincere felicitări cu ocazia trecerii meridianului 100. Menţineţi cursul! Încă un efort și veţi ajunge la ţintă. Salutări întregului echipaj”.

Lipsa apei devenise ameninţătoare. Raţia zilnică se redusese la un litru de persoană și se folosea în special pentru prepararea sucurilor și a ceaiului.

Mai dispuneau doar de o sută de litri, cantitate ce le ajungea încă douăzeci de zile. Apoi? Cine putea să spună ce se va întâmpla.

Într-una din zilele de la sfârșitul lunii aprilie, când echipajul trăia sub teroarea lipsei de apă, Bisschop i se adresă cu surâsul său ușor ironic: „De ce sunteţi neîncrezători? Nu știţi că există minuni? Scoateţi pe punte toate vasele pe care le avem pentru a primi darul”. Oamenii priviră nedumeriţi spre cerul albastru și tratară cu scepticism invitaţia lui Bisschop.

Totuși, ordinul era ordin și l-au îndeplinit. Noaptea a început să plouă torenţial și echipajul și-a reîmprospătat proviziile de apă.

Probabil că „prorocirea” lui Bisschop era absolut întâmplătoare. Aceasta nu-l împiedică pe bătrânul navigator să interpreteze fenomenul drept o dovadă în plus că nu trebuie niciodată să disperi. Această convingere îl făcea să primească totul cu o detașare, cu o ușurinţă pe care echipajul nu era capabil să o înţeleagă.

La 4 mai Tahiti-Nui se afla la 93°50 longitudine și se menţinea la latitudinea de 36°22’.

Ultima lună a călătoriei, în care acoperiseră 1.000 de mile, în condiţiile în care nu întâlniseră decât o singură buclă, l-a făcut mai optimist chiar și pe Juanito, cel mai sensibil ia în fluenţele diferitelor situaţii.

Încă un asemenea salt rapid și în ciuda tuturor greutăţilor — în special a vânturilor și curenţilor variabili — *Tahiti-Nui* va atinge ţărmurile mult dorite ale Chile-ului, aducând cu ea întregul echipaj, inclusiv cele două pisici și purcelul care între timp crescuse foarte mult.

Ceva mai târziu vântul a început să se intensifice. A doua zi, spre seară, atinsese viteza de 90 km/oră. Valurile înalte se năpusteau furioase asupra plutei, inundând puntea mult scufundată. Situaţia era destul de gravă dată fiind starea avansată de uzură a plutei.

Singura speranţă o constituia faptul că vântul ducea rapid pluta spre răsărit. La o asemenea intensitate, navigatorii puteau spera să atingă uscatul în cel mult trei săptămâni. La început, în intenţia de a mări viteza plutei, echipajul a înălţat pânze suplimentare. Forţa crescândă a vântului i-a obligat să renunţe, riscul fiind prea mare.

Vremea nefavorabilă s-a menţinut din ziua de 6 mai, când s-a declanșat furtuna, solicitându-i continuu pe navigatori. Dar acesta era numai un avertisment a ceea ce era în stare Qceanul să facă dintr-o plută care se scufunda tot — mai mult. Oceanul îi avertizase încă din prima zi de furtuna, când un val înalt dinspre pupa s-a prăvălit asupra plutei. Francis a reușit în ultimul moment să se caţere pe catarg, în timp ce valul a inundat complet pluta. Echipajul, trezit brusc din somn, a observat la lumina lanternei că apa ajunsese până la marginea patului. „Ne scufundăm” a rostit calm Bisschop. Nimeni nu accepta însă această posibilitate.

Strigătul lui Francis, exprimând bucuria, le-a confirmat că pluta a reușit să revină la suprafaţă fără să fi suferit avarii grave.

Întâmplarea a fost un semnal de alarmă — pluta nu mai avea stabilitatea ce-o caracterizase cu luni în urmă. Ca pentru a pune capac acestei situaţii a survenit boala lui Bisschop, udat leoarcă în timpul furtunii. Temperatura mare și dificultăţile respiratorii le-au făcut să cedeze rugăminţilor echipajului și să renunţe la a face de cart, pentru prima oară în cele șase luni de navigaţie. Tratamentul, stabilit în conformitate cu sfaturile culese din cărţile de medicina aflate la bord, n-a avut niciun efect. Starea lui Bisschop nu înregistra nicio ameliorare.

De fapt nu era nimic surprinzător, dacă ţinem seama de vârsta lui, de starea de epuizare, de condiţiile la care nici chiar un organism tânăr și sănătos n-ar fi putut rezista.

Între timp, vântul de vest devenise mai puternic. Coborâseră demult toate pânzele. Din ziua de 6 mai când coborâseră și focul. *Tahiti-Nui* înainta cu catargele goale.

Barometrul continua să scadă. Cu toate că pânzele fuse seră coborâte, pluta se înclina la cca. 40°, ca urmare a faptului că-și pierduse stabilitatea. Uneori prova se scufunda atât de mult, încât navigatorii trăiau cu spaima că vor fi răsturnaţi de unul din valurile imense.

Bătrânul căpitan suporta cu o răbdare dumnezeiască situaţia dificilă în care se afla. Ceilalţi patru membri ai echipajului, care de multe ori nu erau de acord cu deciziile lui Bisschop, în cele din urmă executau toate ordinele, știind că în asemenea situaţii indisciplina putea avea urmări catastrofale.

Acţionau ca unul singur, înfruntând condiţiile vitrege pe care de bunăvoie le acceptaseră.

Furtuna le-a distrus puntea în lungul tribordului și a smuls una din scândurile transversale care fixau pluta. Când vântul s-a mai potolit, membrii echipajului au înlăturat avariile. Fixând beţele de bambus care ameninţau să se desprindă.

Tahiti-Nui îşi urma cursul purtată de un vânt favorabil puternic.

Spre seară, vântul a început din nou să se intensifice, iar temperatura a scăzut brusc. Experimentatul echipaj și-a dat seama că în starea în care se găsea pluta, singura soluţie era să coboare pânzele și să se adăpostească în cabină. La numai o oră pluta se afla în voia unei furtuni violente — după cum relata Alain Brun în memoriile sale — mai puternică decât oricare alta din cele întâlnite până atunci. Mai grav era că vântul sufla dinspre răsărit, deviind pluta spre apus cu câteva noduri pe oră.

„În ce mă privește, nu mă mai simt deloc bine pe Ocean. El a încetat de a mai fi Oceanul meu” declara Bisschop.

O zi tristă, îngrozitoare chiar! Trecuseră șase luni de când se aflau pe Ocean.

Din fericire, furtuna n-a durat prea mult. A doua zi, când vântul s-a mai domolit, echipajul și-a permis să iasă din ea bină. Navigatorii au constatat cu groază că numeroase beţe de bambus, cu diametrul de 20 de centimetri, care alcătuiau corpul plutei, fuseseră smulse de furtună. Puţin mai târziu, în timp ce reparau pluta, au

făcut altă constatare — o bună parte din beţele de bambus ce se aflau sub punte fuseseră distruse de alge. În plus, lemnul îmbibat de apă devenise atât de greu, încât nu se mai putea menţine la suprafaţă.

De astă dată au înţeles cu toţii că soarta lui *Tahiti-Nui* era pecetluită. Ar fi fost o copilărie să-și închipuie că pe parcursul celor 800 de mile ce le mai aveau de străbătut timpul va fi mereu frumos, astfel încât pluta să poată rezista până la capăt.

Parcurgerea distanţei — chiar în condiţiile existenţei celor mai favorabile vânturi, capabile să le asigure acoperirea a 50 de mile zilnic — necesita 16 zile. Singura soluţie putea fi atingerea arhipelagului Juan Fernandez, a cărui primă în sulă se afla la 350 de mile. Era greu de presupus însă că le va reuși chiar și această tentativă.

La 18 mai Bisschop nota: „Străbatem o zonă de furtuni îngrozitoare, pe un Ocean extrem de agitat. *Tahiti-Nui* rezistă, încă, la intemperii. Câteva trunchiuri mari de bambus din cele care aveau menirea să asigure stabilitatea plutei au fost smulse de valurile furioase. Oceanul este prea agitat pentru a ne putea permite să stabilim gravitatea avariilor suferite.

Va trebui să examinăm fundul plutei. În fond, orice furtună are și un sfârșit. Deși avariile sunt grave, nu sunt dezastru oase. Dezastrul va interveni numai dacă furtuna se va încăpăţâna să bântuie.

În noaptea de 18 mai, vântul s-a potolit. Oceanul s-a liniștit.

Pentru o clipă am sperat că zeii s-au milostivit de noi. Odată cu ivirea zorilor vântul a început să bată din nou dinspre răsărit.

Aceasta echivala pentru noi cu o lovitură de graţie. Și totuși va trebui să-i facem faţă, căci vor urma și altele. Când suntem împreună arborăm expresii optimiste, dar odată rămași singuri, deprimarea se exteriorizează, buzele se strâmbă într-un rictus dureros, feţele ni se alungesc.

Când în sfârșit am reușit să înălţăm pânzele, am încercat să dirijăm pluta spre Juan Fernandez. Speram să ne putem opri pe insulă și să reparăm pluta. Această decizie era dictată de instinctul de conservare.

Noaptea am primit informaţia radio că de-a lungul ţărmului chilian bântuie o furtună năprasnică. La Juan Fernandez porturile sunt închise, iar navigaţia întreruptă. Ne aflam chiar în centrul acestei furtuni, pe o plută de bambus…

La 22, 30 ora Valparaiso i-am transmis lui Carlos următoarea telegramă:

„Comunicat oficial nr. 3, Bisschop către Carlos Palacios: pluta a fost grav avariată de furtuna care a durat o săptămână când viteza vântului atingea 110 — 130 km/oră. Câteva trunchiuri mari de bambus au fost smulse. Celelalte au fost avariate de carii. Doresc să ajung la Valparaiso dacă timpul se va îmbunătăţi, lucru greu de crezut. Altfel ar fi o prostie să riscăm. Conform înţelegerii și unei elementare prudenţe, ne vom în dreapta spre Juan Fernandez pentru a repara pluta în vederea continuării călătoriei spre Valparaiso. Ne aflăm într-o poziţie bună, care ne permite acostarea. În plus, vântul ne este favorabil. Avem neapărată nevoie de un vas care să ne remorcheze. Acţionează cât mai repede și află cum ne pot ajuta prietenii tăi și ai noștri. Vezi dacă marina chiliană poate stabili cu noi un contact permanent prin

radio. Frecvenţa noastră de undă este 14.103 kilohertzi și 14.333. Orele de recepţie sunt 02,00, 20,00 și 23,00 GMT. în rest, totul este în ordine. Salutări cordiale. Eric”.

Bisschop făcea un efort scriind aceste rânduri care însemnau de fapt capitularea, când victoria părea atât de aproape.

S-au îndreptat, deci, spre Juan Fernandez duși de rafalele puternice de vânt ce răscoleau Oceanul, ridicând valuri mari care măturau suprafaţa plutei.

Pânzele plesneau, iar derivoarele cedau pe rând. Au pescuit unul dintre ele și atunci au constatat că arăta asemenea unui fagure, în găurile căruia sălăşluiau sute de paraziţi ce reuşiseră să distrugă acel lemn de duritatea oţelului.

Se apropia deznodământul. Epilogul incert al expediţiei îi obseda pe toţi. Îl așteptau sub ploaia puternică și sub rafalele vântului rece, pe o plută ce scârţâia din toate încheieturile. După o sută nouăzeci de zile și nopţi petrecute pe Ocean, Bisschop, Michel, Alain, Francis și Juanito erau gata să înfrunte, cu o bărbăţie rar întâlnită, tot ce mai avea să urmeze.

A doua zi, 19 mai, radioul le-a adus o știre senzaţională. La radiojurnalul transmis în engleză se anunţa: „Sfârșitul tragic al plutei franceze *Tahiti-Nui!* Pluta a fost distrusă! Trei membri ai echipajului sunt grav răniţi”.

Nici presa nu s-a lăsat mai prejos: „Eric de Bisschop grav rănit! Naufragiaţii în luptă cu rechinii! Catargele sunt sfărâmate… pânzele zdrenţuite… 5 naufragiaţi în imensitatea Oceanului” — acestea erau titlurile articolelor transmise de ziariștii amatori de senzaţional.

Echipajul n-ar fi fost afectat de aceste știri, dar comunicatul, după cum s-a constatat ulterior, avea la bază o discuţie interpretată greșit de către un radioamator, care dădea și poziţia eronată a plutei, la câteva zeci de mile de cea reală, lucru extrem de neplăcut pentru navigatorii care așteptau ajutor.

Din fericire, Michel a reușit să stabilească legătura cu Chile.

Astfel au aflat că în urma comunicatului, aviaţia chiliană a hotărât să întreprindă o operaţie de salvare a echipajului.

Două avioane aveau sarcina să repereze pluta și să arunce două bărci pneumatice în care echipajul urma să aștepte sosirea ajutoarelor. Michel a clarificat neînţelegerea și s-a procedat la corectarea poziţiei.

La 20 mai, navigatorii continuau repararea plutei. Folosind vântul de sud, au început să navigheze în direcţia din care sperau să sosească vasul de remorcaj care, conform informaţiilor primite prin radio, pornise deja spre ei.

Abia la 22 mai (cea de a o sută nouăzeci și cincea zi pe Ocean), crucișătorul chilian *Baquedano* a ajuns la ei. Căpitanul a declarat că i-a fost ușor să-i găsească datorită navigaţiei corecte asigurate plutei de Bisschop și funcţionării excelente a postului de radio. Crucișătorul a coborât imediat o șalupă care s-a îndreptat spre plută. Primul a pus piciorul pe punte medicul, urmat imediat de un fotoreporter ce a orbit echipajul cu blitz-ul său. Al treilea era un ofiţer care a afișat o mină sur prinsă și nemulţumită constatând prezenţa, deloc deplorabilă, a cinci bărbaţi proaspăt bărbieriţi.

Eric de Bisschop împreună cu Francis și Michel au trecut pe borduf

crucișătorului. Au revenit după două ore aducând ţigări, vin și alimente. Bisschop a reușit să-l convingă pe căpi tanul vasului să se limiteze la a-i remorca, alt ajutor nefiind deocamdată necesar. De pe vas au fost coborâte cablurile de remorcaj pe care navigatorii le-au prins de plută. Operaţia n-a pus probleme. Oceanul liniștit a permis remorcajul plutei. Viteza crucișătorului a trebuit să fie redusă la trei noduri. Pluta se scufundase mult, dar, datorită îndemânării echipajului de pe *Baquedano,* prima zi de remorcare s-a scurs fără incidente. Șansele de salvare ale lui *Tahiti-Nui* creșteau!

A doua zi, *24 mai,* Oceanul a devenit agitat. Pluta a pierdut iarăși din trunchiurile de bambus, iar cablul de remorcare a cedat.

Căpitanul l-a întrebat pe Bisschop dacă mai insistă pentru remorcarea unei plute în descompunere. Echipajul a cerut să se continue remorcarea. În timp ce se încerca întinderea cablului, pluta a fost răsturnată pe o parte și bordul de partea respectivă distrus. Valurile, tot mai mari, au desăvârșit opera de distrugere. Cu toate acestea, remorcarea a continuat. Până la Masafuer, cea mai apropiată dintre insulele Juan Fernandez, rămăseseră mai puţin de sută de mile. A mai trecut o zi și speranţele au renăscut.

La 26 mai, într-o duminică, cablul de remorcare s-a rupt din nou. Căpitanul a declarat că refuză să mai remorcheze pluta și a recomandat echipajului să o abandoneze. Cu inima strânsă, cei cinci oameni și-au strâns puţinele lucruri ce aveau să le ia cu ei, în vreme ce crucișătorul făcea manevrele necesare pentru apropiere.

Au fost aruncate câteva frânghii și a început operaţiunea de transbordare a echipajului. Cu toată tristeţea momentului au existat și câteva scene nostime. Astfel, Juanito a „tratat” porcul cu o sticlă de vin pentru a-i ușura emoţiile transbordării. I-au pus un colac de salvare și l-au ridicat pe punte cu ajutorul frânghiilor. Cu aceeași delicateţe, Juanito s-a îngrijit și de pisici; le-a băgat într-un sac pe care-l ţinea strâns la piept.

Folosind momentul când pluta a fost ridicată de valuri, echipajul vasului l-a adus primul pe punte pe Bisschop. Apoi ceilalţi, executând adevărate salturi acrobatice, au reușit să treacă de pe plută pe puntea vaporului. Câteva clipe mai târziu, *Tahiti-Nui* se sfărâma de bordul crucișătorului.

Când frânghiile de salvare au fost trase pe punte au constatat că la capătul uneia dintre ele se afla ancora plutei care avea sculptată figura unui zeu polinezian.

„Am luat-o și am mângâiat-o cu dragoste, ca pe un vechi și scump prieten” spunea Bisschop. Atunci nu avea de unde să știe că peste câteva luni, trecând prin încercări la fel de grele, va reveni pe o plută în îndepărtata Polinezie în compania to temului de lemn luat cândva de acolo.

Tahiti-Nui s-a scufundat încet în Ocean, în timp ce crucișătorul se depărta în direcţia Valparaiso.

În ziua următoare, după un somn reconfortant, cei patru membri ai echipajului s-au adunat în cabina lui Bisschop. Bătrânul navigator li s-a adresat pe un ton resemnat: „Cât de trist este să fii nevoit să abandonezi în imediata apropiere a

ţărmului.

Construcţia unei noi plute va dura destul de mult, astfel încât n-am nimic împotrivă să vă întoarceţi acasă. Vă dezleg de cuvântul dat înainte de plecare, și anume că vă veţi întoarce împreună cu mine pe plută”.

Cum era de așteptat, echipajul a protestat prompt. Toţi erau mândri de expediţia la care participaseră și nu concepeau să se lase înfrânţi de soarta potrivnică. Niciunul n-a renunţat la ideea de a-l însoţi pe Bisschop, chiar dacă pregătirile pentru întoarcere ar dura foarte mult.

Atitudinea tovarășilor săi l-a consolat pe bătrânul navigator, spulberându-i tristeţea datorată înfrângerii. El i-a privit îndelung, mândru de curajul și fermitatea de care dădeau dovadă. Apoi li s-a adresat cu căldură: „Atunci, luăm totul de la capăt”.

Întâmplările dramatice prin care trecuse în ultimele zile echipajul lui *Tahiti-Nui* crescuseră la maximum interesul opt mei publice faţă de această temerară escapadă. La Valparaiso, mulţimea îi aștepta pe chei. Încă înainte de a ajunge în port, curajoșii navigatori au fost întâmpinaţi de un avion care a lansat un pachet cu o scurtă călduroasă, cadoul concetăţenilor pentru curajosul Juanito. O barcă cu motor i-a adus la bord pe secretarul expediţiei — Carlos și pe consulul francez.

Echipajul lui *Tahiti-Nui* în haine zdrenţuite a fost îmbarcat și transportat la mal. Când după două sute două zile petrecute pe Ocean, curajoșii navigatori au pus, în sfârșit, piciorul pe uscat, uralele mulţimii n-au mai contenit. Cei de pe chei strigau:

„Trăiască *Tahiti-Nui!* Trăiască Franţa!” Fanfara, marinei militare a intonat Marseillaise. Echipajul, condus de o impresionantă gardă, s-a îndreptat spre primăria orașului unde a fost întâmpinat de o delegaţie oficială în frunte cu primarul.

„Vom construi o nouă plută” au declarat naufragiaţii la două ore după acostare. Această afirmaţie a fost difuzată de presă în lumea întreagă.

A doua zi, echipajul a primit vizita președintelui celui mai mare club de yachting din Chile, care le-a propus să construiască pluta *Tahiti-Nui* II în atelierul clubului pe care-l conducea. Promisiuni de ajutor, felicitări, cuvinte de îmbrăţișare.

Stimulaţi, navigatorii s-au apucat de lucru cu mult entuziasm, dorind să-și ia cât mai repede revanșa în disputa lor cu Oceanul.

Dar soarta potrivnică le-a dat curând o nouă lovitură.

Bisschop a fost internat în spital cu diagnosticul de dublă pneumonie. Avea nevoie pentru a-și reveni de cel puţin câteva luni. Mai grav era că nu se simţea capabil să-și onoreze angajamentul de a scrie articolele promise câtorva reviste. Acest lucru s-a soldat cu falimentul expediţiei, care nu avea cum să-și mai procure banii trebuincioși.

Bisschop a declarat că va realiza fondul necesar construirii unei noi plute scriind o carte despre expediţia *Tahiti-Nui.* Acest lucru însemna amânarea călătoriei cu mai multe luni.

Situaţia incertă i-a făcut pe Michel și Francis să abandoneze și să se întoarcă la familiile lor. Puţin mai târziu a plecat și Juanito. Așadar, Bisschop nu mai avea nici plută, nici bani și pe deasupra zăcea bolnav, ce-i drept într-o ţară prietenoasă,

dar străină.

Fantastica lui tenacitate i-a permis să reia expediţia un an mai târziu, când pe noua sa plută a luat iarăși drumul Polineziei.

1. Bisschop Eric TAHITI-NUI Mc. Dowell Obolensky, New York, 1959.
2. Danielsson Bengt FROM RAFT TO RAFT. Doubleday and Company. Inc. 1960.
3. Danielsson Bengt Z TRATWY NA TRATWE. Iskry, Warszawa, 1963.

8. CU PLUTA PE BALTICĂ
Nord – Andrezej Urbanczyk

„În vuietul valurilor, înclinându-se ameninţător, Nord străbătea resacul pentru a acosta ca prin minune pe o mică, dar şigură plajă. De o parte și de alta se ridicau stâncile măreţe ale insulei Lilla Karisoe”.

Călătoria celor patru polonezi care au străbătut Baltica pe o plută de lemn de brad nu poate fi comparată cu marile expediţii oceanice.

„Bineînţeles că expediţia pe Baltica nu poate fi atât de dramatică ca cea întreprinsă la bordul lui *Kon-Tiki.* Totuși, peripeţiile celor patru polonezi care au pornit pe pluta *Nord* de pe Elba spre ţărmurile suedeze poartă amprenta marilor aventuri sub semnul cărora trăiește omul în confruntarea sa cu duhul mărilor”, se afirma în prefaţa cărţii lui Urbanczyk, în care acesta descria succesul și eșecurile escapadei.

După ce au trecut anii, considerăm necesar să menţionăm că navigaţia poloneză din acele timpuri nu poate fi comparată cu nivelul la care ea se desfășoară astăzi. Pe atunci nu se înregistraseră încă performanţe ca cele ale lui Teliga, Baranowski, Remiszewski și Puchalski. Nu se organizaseră încă fantasticele călătorii în Groenlanda, în jurul Irlandei, la Spitzbergen sau în jurul Americii de Sud.

Nu repurtasem victorii concludente în marile regate și nici nu realizasem performanţe de prestigiu. În plus, aveam multe îndoieli și complexe. Turismul nostru maritim se afla la primii pași, destul de timizi. Relatările unei scurte călătorii un yachtul pe Baltica — astăzi organizate cu sutele — au fost publicate de presă cu titlul de senzaţie.

Iată de ce nici escapada *Nord* nu poate fi judecată sub raportul milelor parcurse.

Iniţiatorul și organizatorul acestei mici expediţii a fost un tânăr de 21 de ani, student la Institutul politehnic din Gdańsk.

Lectura cărţii *Kon-Tiki* l-a dus la concluzia că o plută corect construită va dispune de mai multe posibilităţi tehnice decât cea a lui Heyerdahl în sensul că va depinde mai puţin de curenţii și vânturile pe care le va întâmpina.

În urma acestor judecăţi a lansat părerea că vechii navigatori ar fi putut întreprinde călătorii mult mai lungi decât cele pe care le permiteau vânturile și curenţii oceanici.

Nu trebuie însă să dăm prea multă importanţă acestor „Elanuri” marinărești. Important era că tânărul nostru dorea să realizeze o plută într-adevăr bună și, navigând pe Baltica, spre nord, să-și realizeze intenţia de a atinge ţărmul Suediei.

Planul a fost pus în aplicare la sfârșitul anului 1957.

În prealabil, Urbanczyk întreprinsese câteva curse cu yachtul și navigase pe un cuter pescăresc. În plus era un bun scafandru, iar sub aspect teoretic, posesor al unor cunoștinţe culese din cărţi și tratate de navigaţie.

Cam la atât de reducea experienţa lui. Trecând în revistă experienţa celor care întreprinseseră expediţii pe plute, se poate afirma că, în afară de Willis și Bisschop, niciunul nu era marinar.

Urbanczyk și-a ales cu grijă echipajul, astfel încât n-a avut ce să-și reproșeze, încrederea lui fiind confirmată.

Stanisław Kostka (26 de ani), inginer radiofonist, navigator, planorist și scafandru a îndeplinit funcţia de telegrafist și prim-cârmaci. Era un om îndemânatic, întreprinzător și ingenios.

Jerzy Fischbach (26 de ani), doctor în medicină, a preluat funcţia de bucătar și medic al echipajului; navigator iscusit, el practicase și alpinismul. În plus, avea o fire extrem de ve selă, un entuziasm molipsitor.

Czesław Breit (32 de ani) de profesie ziarist era un camarad excelent, plin de entuziasm și fantezie.

Intenţia de a străbate Baltica pe o plută din lemn de brad a fost făcută publică de către presă. Ea a început să facă senzaţie încă înainte de a fi transpusă în practică. Organizatorii au avut de suportat și numeroase critici care de multe ori erau total nefondate și lipsite de tact.

Iniţiativa abordării de către polonezi a unui domeniu ce aparţinea în exclusivitate englezilor, americanilor și francezilor era cel puţin îndrăzneaţă. Poate că nu strică să reamintim cuvintele lui Bohomolec (Expediţia pe yachtul Dai): „Ca polonezi mai riscăm ceva în plus — să ne acoperim de ridicol. Un francez sau un englez îşi poate permite să rateze — lăudabil este că a încercat. În schimb, dacă noi vom eșua nimeni nu ne va scuti de ironii. Și în primul rând ai noștri”.

Au fost aduse o serie de contraargumente: „Baltica nu este indicată pentru acest gen de navigaţie, căci lipsa vânturilor și a curenţilor permanenţi poate determina rătăcirea plutei”.

„Din cauza apei reci s-ar putea ca după câteva zile echipajul să ceară ajutor urgent”.

„Valurile scurte și abrupte ale Balticii vor distruge pluta”.

„O asemenea expediţie nu are niciun sens”, etc., etc.

Au existat și publicaţii („Morze”, „Mlody Technik”, „Sztandar Mlodych”) care au susţinut ideea acestei expediţii. Ga zeta Krakowska (Breit!) le-a promis chiar ajutorul concret și absolut oficial.

Organizarea, construcţia și dotarea plutei n-ar fi fost posibile fără sprijinul financiar al unor simpatizanţi. Ministerul industriei forestiere (lemn), Ministerul marinei (echipament de navigaţie și salvare), Marina militară (staţie de radio și pânze), Aviaţia militară (barcă și echipament de salvare).

Conform înţelegerii, materialele le-au fost împrumutate, urmând ca echipajul să confirme eficienţa lor în condiţiile unei navigaţii dificile.

Ceea ce n-au primit însă au fost fonduri lichide. Banii de care dispuneau îi strânseseră din aconturile primite de la reviste și ziare pentru reportajele ce aveau să le scrie. Au mai primit ajutor și de la diverse persoane competente sub forma consultaţiilor și asistenţei tehnice, informaţiilor în probleme de navigaţie, indicaţii de specialitate în ceea ce privește construcţia plutei.

În toamna anului 1956 au fost aduse în portul pescăresc de pe Elba 6 trunchiuri de brad, cu lungimea de 10 metri și diametrul de 70 centimetri.

Trunchiurile au fost curăţate de coajă și lăsate la uscat în tot cursul iernii.

Baltica de sud se află sub influenţa vânturilor de vest și nord-vest, lucru cunoscut de toţi navigatorii. Pentru a naviga în lungul bazinului Balticii trebuia construită o plută capabilă să înainteze cu vânt travers (cursul real).

Aceasta presupunea o rezistenţă laterală suficient de mare, o rezistenţă frontală cât mai redusă și manevrarea corectă a pânzelor.

În lipsa lemnului de balsa folosit de celelalte expediţii, s-a recurs la brad (greutatea specifică după uscare 420 kg pe metru cub.) Lemnul urma să fie impregnat cu scopul de a se evita îmbibarea lui cu apă.

Conform unor calcule precise, realizate cu ajutorul specialiștilor, constructorii au stabilit dimensiunile plutei: 10 X 4,5 metri (6 trunchiuri cu un deplasament de 15 tone) cu velatura de 30 m², suprafaţa derivoarelor 3 m² și cea a cârmei de 0,75 m²).

Știrea organizării expediţiei s-a răspândit cu iuţeală. Organizatorii au primit zeci de scrisori de la diferite persoane dornice să participe la această escapadă.

Fiecare scrisoare emana dorinţa de a cunoaşte lumea, indiferent că autorul era un navigator experimentat, o învăţătoare modestă sau un elev care, după cum scria unul, „am preluat această pasiune de la fratele meu care a fost bucătar pe un dragor”.

Toate calculele, lucrările preliminare și procurarea echipamentului au fost realizate în iarna acelui an 1956 și în primăvara lui 1957; construcţia plutei a început în luna mai.

Fără să ezite, Urbahczyk a abandonat studiile pentru a le relua abia peste câţiva ani.

Pluta astfel construită reprezenta în felul său o capodoperă și părea aptă de a înfrunta chiar oceanele. Impregnarea trunchiurilor îi permitea să reziste ani în șir pe apă, nefiind supusă pericolului scufundării — teroarea tuturor expediţiilor.

Trunchiurile uscate se scufundau numai până la jumătate, chiar după ce pluta a fost încărcată. Această performanţă nu mai fusese atinsă.

Construcţia specială a cârmei permitea manevrarea ei de către o singură persoană, solicitând un efort redus chiar pe timp nefavorabil.

Cabina, etanșă, acoperită cu o prelată, oferea echipajului un refugiu cald și comod în cazul ploilor și al vântului. Balustrada înaltă care înconjura puntea asigura oamenilor securitatea necesară.

În ansamblu, pluta era rezistentă și avea un aspect estetic.

După numeroase insistenţe necesare obţinerii tuturor aprobărilor, spre sfârșitul lunii august, pregătirile erau terminate. Momentul startului întârziase și anotimpul în care se aflau nu era cel mai indicat pentru expediţiile de acest fel.

Pluta a primit numele *Nord* — după direcţia în care urma să navigheze. Ea a trecut cu calificativul „excelent” cursa de probă pe care echipajul a întreprins-o.

Cu aprobarea federaţiei sportive de specialitate, în posesia unei scrisori de recomandare a consulului suedez care a vizitat pluta înainte de plecare, cu speranţa în inimi și sub imperiul febrei de start, echipajul și-a strâns tot echipamentul, rezervele de hrană, staţia de radio (S.P.L.I.).

La 28 august, în prezenţa mulţimii care venise să-i vadă pe acești originali și să le ureze noroc, corespondenţilor de presă și televiziune, pluta a fost remorcată de cuterul *Elba 14.*

La bord se aflau Urbanczyk, Kostka, Fischbach, Breit. Lipsea doar pisica. Navigatorii nu citiseră cartea lui Willis, dar hotărâseră să ia cu ei o pisică. Era un motan mare, negru, dornic de aventură și hoţ de prima mână. Lipsea deoarece în ultimul moment un îndemn numai de el simţit îl făcuse să o șteargă de pe plută.

La orele 24,00 cuterul s-a pus în mișcare și curând lăsa la pupa luminile portului. Un ironic afirma că cel mai mare succes al expediţiei era faptul că a reușit să-și înceapă cursa.

După ce cablul s-a rupt de câteva ori, pluta a ajuns la o milă de ţărm, distanţă suficientă pentru a începe navigaţia independentă. Cu un ultim bun rămas, cuterul s-a îndepărtat.

Pluta se legăna acum solitară pe valurile mari. Acesta era începutul.

Odată înălţate ambele pânze și coborâte derivoarele, pluta s-a pus în mișcare încet, lin, lunecând pe valuri. Membrii echipajului au început lucrul făcând ordine pe punte și aranjând în cabină ultimele obiecte aduse în grabă. Apoi s-au culcat în sacii de dormit.

Spre revărsatul zorilor, când vântul și-a schimbat direcţia spre nord-vest, cursul a fost deviat spre est. Valurile săltau pluta. Începuse ploaia.

Dimineaţa, vântul atingea 5°B. Catargul a început să scârţâie, valurile deveneau tot mai mari, iar ţărmul nu se mai vedea din cauza ceţii care-i înconjura.

Breit a luat prima lecţie de manevrare a plutei. Fiecare greșeală era imediat amendată de mare.

Primul mic dejun, un adevărat festin, a fost urmat de stabilirea legăturii cu radio Elba, unde mai mulţi curioși se adunaseră în așteptarea știrilor.

Nord se căţărau lin. Pe valurile ce-o loveau din lateral, scufundându-se adânc în marea agitată. Și astfel cele șase trunchiuri de brad îşi croiau drum spre nord. Pe plută era frig și umezeală, dar cabina le asigura un adăpost cald, chiar confortabil. Deocamdată, totul decurgea normal; le lipsea doar vântul favorabil.

La 17, 30 pluta a întâlnit yachtul *Mercur.* Echipajele schimbă saluturi și cei de pe plută află poziţia exactă — 30 mile nord de farul Stilo. Deviaţia spre est atingea cca. 5 mile. Înainte de căderea nopţii, pluta a depășit vasul *Juliana* fără să-l observe.

Kostka n-a reușit să stabilească legătura radio cu cei de pe vas.

În cursul nopţii, forţa vântului a crescut. Valurile înalte și puternice se năpusteau asupra plutei, udând până la piele pe cei de la cârmă. *Nord* gemea din toate încheieturile, dar rezista şi-şi menţinea cursul. Apa înspumată acoperă în per manenţă prova, inundând și puntea. *Nord* reușește să urce pe coama valurilor şi-şi urmează cursul.

Treptat, toate temerile echipajului au dispărut, navigatorii convingându-se că nu există nicio forţă capabilă să răstoarne pluta. Doar vântul îngrozitor îi menţinea într-o anume stare de încordare.

Navigatorii s-au adaptat repede la condiţiile neobișnuite la care erau supuși.

Durata cartului era de patru ore și nu solicita în mod deosebit echipajul, deși de fiecare dată oamenii erau udaţi leoarcă. S-au efectuat măsurătorile planificate, s-au purtat ore în șir discuţii pe cele mai diverse teme, s-au consumat bucate excelente și s-a dormit pe săturate.

Viteza plutei, care naviga cu vânt travers, atingea cam două noduri, ceea ce nu era foarte mult. Din păcate, *Nord* nu beneficia de viteza curentului ecuatorial care asigurase plutelor *Seven Little Sisters* și *Kon-Tiki* câteva zeci de mile pe zi.

Echipajul lui *Nord* era obligat să lupte din greu cu vântul și cu valurile pentru fiecare milă.

Vânturile deveneau tot mai nefavorabile — cel de vest alterna cu cel de nord-vest, astfel încât pe măsură ce pluta înainta în larg, cursul ei era deviat tot mai mult spre est.

Navigatorii se consolau cu gândul că trebuie să intervină o schimbare care să le permită recuperarea derivei.

În cea de a treia zi a călătoriei, la căderea nopţii a început un adevărat infern. Cârmaciul, legat de plută, se lupta să menţină cât mai fidel cursul fixat. Valurile inundau puntea, asaltau acoperișul cabinei și se strecurau în interior. Această aprigă confruntare cu stihiile naturii era transmisă prin staţia Witowo redacţiei gazetei Krakowska. Ziariștii se dau în vânt după senzaţional…

Dacă valurile ar fi fost mai lungi, *Nord* n-ar fi întâmpinat niciun fel de dificultăţi, însă pe Baltica scurtimea lor făcea ca un capăt al plutei să se găsească permanent în stăpânirea apelor.

„Uneori aveam impresia ca masele învolburate de apă ne vor scufunda, însă de fiecare dată pluta se înălţa calm deasupra valurilor. Numai jeturile de apă inundau puntea și se retrăgeau până la următorul val.

Doar câteodată, când marea îşi greșea calculele, această regulă era încălcată. În astfel de cazuri valurile mici, scurte, înverșunate ca niște câini răi, atrăgeau pluta într-un dans ciudat.

Atunci cârmaciul blestema neputincios, scăpând pluta de sub control. O masă

de apă inunda puntea, smulgând tot ce putea smulge pentru ca o clipă mai târziu valul să se retragă în adâncuri”.

După miezul nopţii, niște zgomote surde au trezit oamenii.

Pluta s-a răsucit cu una din laturi în direcţia valurilor. Breit a comunicat aproape concomitent blocarea cârmei. Derivoarele, confecţionate provizoriu din scândură de brad (în grosime de cinci centimetri) în absenţa lemnului de stejar, au fost rupte.

În această situaţie, echipajul s-a văzut nevoit să coboare pânzele, pentru a reduce deriva. La lumina zilei urmau să vadă ce pot face. Deocamdată așteptau, în vreme ce vântul și valurile purtau pluta spre est.

Vântul a încetat brusc la răsăritul soarelui. Norii s-au risipit, iar marea s-a liniștit. Cei doi scufundători au constatat că derivoarele rupte au fost presate de fundul plutei și puteau fi recuperate. După ce le-au scos, cârma a reînceput să-și îndeplinească rolul. În câteva ore, derivoarele, scurtate, au fost montate la locurile lor.

Cu toate pânzele sus, *Nord* și-a reluat cursa.

În jurul prânzului au stabilit poziţia plutei cu ajutorul sextantului — 55°32’ latitudine nordică. Longitudinea n-o puteau determina căci radioul, care le dădea ora exactă, era pus la uscat după ce fusese udat în timpul furtunii.

După-amiază, Fischbach a făcut o constatare îmbucurătoare — barca de salvare ce se afla pe acoperișul cabinei era plină cu apă de ploaie. Într-adevăr, surpriza era plăcută, mai ales că furtuna măturase de pe bord unul din recipientele cu apă, iar altuia îi smulsese dopul…

Totul decurgea normal și, cu toate că vânturile îi erau nefavorabile, *Nord* parcurgea zilnic în jur de 30 de mile, reușind să recupereze deviaţia de la traseu de câte ori vântul îşi schimba direcţia spre sud.

Echipajul efectua, conform programului, măsurătorile și experienţele planificate (salinitatea apei, date meteorologice ș.a.).

Mica staţie de radio (a cărei putere era echivalentă cu aceea a unei lanterne de buzunar) le-a permis să ia legătura cu radioamatori din Polonia, Suedia, R.F. Germania și Italia.

Pluta a trecut examenul cu nota zece, demonstrându-și siguranţa și rezistenţa. Bineînţeles că Baltica nu le punea probleme asemeni Oceanului și oamenii, deși în cunoștinţă de cauză, se simţeau ușor dezamăgiţi.

La 2 *septembrie,* vântul și-a modificat direcţia. Pluta, care străbătuse peste o sută de mile, a început să navigheze spre nord-vest, recuperând deriva.

În aceeași zi, echipajului i-a fost dat să facă faţă unei situaţii dramatice. Urbanczyk și Fischbach se aflau în spatele plutei, într-o mică barcă pneumatică, cu intenţia de a o fotografia. Curentul i-a împins înapoi și și-au pierdut o vâslă. Barca pneumatică a rămas în spatele plutei care se îndepărta minată de vânt. Situaţia celor doi devenea periculoasă. Cu eforturi desperate, ei au reușit încet-încet să recupereze distanţa și să urce pe plută.

Zilele care au urmat le-au adus vânturi favorabile. Cu pânzele sus, pluta a străbătut Baltica de sud, în timp ce echipajul pescuia, fotografia, nota impresii

sau… dormea.

Într-una din zile au stabilit legătura radio cu yachtul *Janek Krasicki* care efectua o cursă școală, având la bord un echipaj de treizeci de persoane. Yachtul intenţiona să-i ajungă din urmă, navigând, ca și pluta, în direcţia nord-vest. Cei de pe yacht menţineau legătura radio, iar odată cu căderea nopţii lansau și rachete luminoase.

După douăsprezece ore de urmărire nefructuoasă, yachtul a renunţat la tentativa de a ajunge pluta. *„Nord* înaintează mai repede decât un yacht rapid”, afirma unul din ziarele din Szczecin.

În timpul călătoriei, echipajul a văzut de două ori aurora boreală, un fenomen rar și fascinant. Kostka a strâns probe de plancton și apă pentru a măsura radioactivitatea. Au lansat la apă numeroase sticle cu mesaje, ceea ce le-a permis să verifice exactitatea informaţiilor privind direcţia și viteza curenţilor marini. În prezent acest procedeu este folosit și recunoscut în oceanografie.

După altă săptămână de călătorie au zărit lumina farului Hoburg de pe capul sudic al insulei Gotland. Cei patru navigatori au respirat ușuraţi.

Două zile mai târziu, fără dificultăţi deosebite, recuperând din abaterea spre est, pluta a ancorat în dreptul insulei Got land — cea mai mare insulă din Baltica. Farul Hoburg, care-i îndrumase pe navigatori în ultima noapte, se găsea acum la câteva sute de metri; el le transmitea prin radio urări de bun venit și numeroase întrebări din partea ziariștilor suedezi.

În întâmpinarea navigatorilor a sosit vasul patrulă *T.V. 18.*

Ceva mai târziu și-au făcut apariţia două avioane ale televiziunii suedeze.

A doua zi dimineaţă, folosind vântul favorabil, pluta a început să navigheze de-a lungul ţărmului sudic al Gotlandului.

Au întâlnit un vas ce transporta bușteni. A doua zi, furtuna a smuls de pe punte câteva trunchiuri care au fost observate de o altă navă al cărei echipaj a fost convins că este vorba de resturile plutei *Nord,* zdrobită de furtună. Căpitanul vasului în cauză a anunţat autorităţile poloneze. Comunicatul se încheia cu următoarele cuvinte: „În ciuda investigaţiilor, echipajul n-a fost găsit”.

Coincidenţă — de două zile, pe uscat nu se recepţionase niciun comunicat de pe plută. Ca urmare, știrea a provocat senzaţie. „La întoarcerea în ţară am fost întâmpinaţi ca niște naufragiaţi scăpaţi ca prin miracol de la pieire”.

Pluta, care înainta de-a lungul ţărmului, era vizitată de navigatori, pescari, ziariști și chiar locuitori ai orășelelor pe lângă care trecea.

În timp ce naviga spre nord s-a stârnit o furtună din direcţia nord-vest. La căderea nopţii, pluta a acostat pe o mică insulă nelocuită — Lilla Karisoe. Zărind la lumina farurilor stâncile înalte și periculoase, echipajul a încercat să ocolească insula în ultima clipă. Valurile și vântul puternic nu le-au permis manevra, silindu-i să acosteze.

În vuietul vântului și al valurilor, *Nord,* înclinată la 40 de grade, a străbătut distanţa ce-o despărţea de mai și a acostat ca prin minune pe o porţiune îngustă de plajă, străjuită de stânci imense, care înaintau până în mare.

Echipajul a muncit din greu toată noaptea: au mutat ancora pentru a evita

aruncarea plutei pe ţărm, au recuperat echipamentul smuls de valuri, au fixat stinghii pe fundul plutei pentru a-l proteja de valuri.

Pluta a fost descoperită de un avion al presei. Din Stockholm au sosit o echipă a televiziunii și numeroși cunoscuţi.

Practic, călătoria se încheiase.

Informaţiile eronate comunicate de vasul amintit, precum și întreruperea temporară a legăturii prin radio (ca urmare a defectării instalaţiei s-a redus distanţa de propagare) au dezorientat presa din Polonia:

„Pluta *Nord* a fost salvată cu greu. Remorcată, ea se îndreaptă spre ţară. „Nu au ajuns la ţintă". „Pluta a fost părăsită de echipaj

Nu-i de mirare, deci, că la întoarcerea în ţară, echipajul a fost întâmpinat de parcă ar fi scăpat ca prin minune.

Expediţia a stârnit mult interes. Participanţii la această escapadă au publicat douăsprezece articole, au participat la trei emisiuni radio, la două programe ale televiziunii și au ţinut câteva zeci de conferinţe.

Cartea lui Urbanczyk a fost recunoscută ca best-sellerul săptămânii.

Probabil că astăzi, o călătorie cu o plută de brad pe Baltica nu ar mai stârni un asemenea interes. Există expediţii mult mai lungi, mai interesante, mai îndrăzneţe.

Echipajul de pe *Nord* apreciază totuși că și-a adus un modest aport la succesul acestor temerare încercări.

1. Meier Herman USER BALTISCHE REISEN Müller Verlag, 1962.
2. Urba czyk Andrzej TRATWA PRZEZ BALTYK. P.W. Iskry, Warszawa 1958.
3. Urba czyk Andrzej CZLOWIEK I MORZE. PZWS, Warszawa, 1967.

9. TAHITI-NUI PENTRU A DOUA OARĂ
TAHITI-NUI II – ERIC DE BISSCHOP

"…riscul se impunea – ori muream imediat, ori prelungeam agonia. Eu – cred că și ceilalţi gândeau la fel – am optat pentru prima variantă…"

După două sute de zile petrecute pe Ocean, abandonarea forţată a plutei *Tahiti-Nui* și, implicit, întreruperea călătoriei la câteva sute de mile de Chile.

Eric de Bisschop, la șaizeci și șase de ani, a fost primit cu admiraţie și entuziasm la Valparaiso.

Împrejurările au făcut ca planurile lui îndrăzneţe să devină foarte problematice. Construcţia plutei și reîntoarcerea erau puse sub semnul întrebării, mai ales ca urmare a faptului că boala îl doborâse pentru moment, iar echipajul se risipise.

Toate acestea erau de natură să stopeze, cel puţin pentru o vreme, reluarea expediţiei.

Nu trebuiau însă uitate tenacitatea și rezistenţa acestui om în adevăratul înţeles al cuvântului.

Imediat ce starea sănătăţii i s-a ameliorat, Bisschop a început să lucreze la cartea care urma să asigure fondurile necesare pregătirii unei noi expediţii.

Alain Brun, singurul din echipaj care i-a rămas credincios, s-a apucat imediat de treabă.

Energia acestuia, precum și declaraţiile lui Bisschop referitoare la reluarea expediţiei au avut ecou în rândul oficialităţilor chiliene, care le-au procurat materialul necesar plutei și le-au garantat mâna de lucru. Alain a preluat conducerea lucrărilor de construcţie a plutei, cu aprobarea lui Bisschop care se baza pe experienţa și puterea de muncă a credinciosului său tovarăș.

La începutul lunii septembrie a anului 1957 s-au hotărât să înlocuiască lemnul de balsa, greu de procurat, cu cel de chiparos. Au fost alese și tăiate vreo cincizeci de trunchiuri cu grosimea de patruzeci și cinci de centimetri. Alain s-a hotărât să renunţe la frânghii de teama că, prin frecarea de lemnul tare, acestea se vor uza foarte repede. Ca atare, a recurs la niște cercuri din lemn. Corpul plutei a fost construit din trei rânduri de trunchiuri prinse la exterior cu cercurile amintite. Puntea, catargele și cabina erau aproape identice cu cele ale lui *Tahiti-Nui.* Ca un simbol, la pupa a fost fixată ancora salvată la scufundarea vechii plute. În tot acest timp Bisschop lucra neobosit la cartea sa.

Dacă expediţia a stârnit numeroase controverse, cartea a fost recunoscută de toată lumea drept o relatare captivantă și obiectivă a neobișnuitei lor călătorii.

Bisschop a angajat în curând un tânăr oceanograf — Jean Pelissie — care participase deja la două expediţii arctice. Era un om călit, rezistent, calităţi indispensabile pentru o călătorie îndelungată pe plută.

Alt membru al echipajului a fost ales în persoana îngâne rului Hans Fischer. Din păcate, niciunul nu-i putea ajuta la construcţia plutei, având de onorat contractele care-i ţineau legaţi până la sfârșitul anului.

Spre marea bucurie a lui Alain, pe neașteptate și-a făcut apariţia Juanito, veselul bucătar al expediţiei anterioare. Zâmbitor și entuziast, el s-a apucat imediat de lucru.

O serie de persoane au acordat un ajutor dezinteresat membrilor expediţiei. Deosebit de util le-a fost ajutorul șefului gării Constitucion, localitatea în care au construit pluta. El l-a iniţiat pe Alain în problemele de radiotelegrafie. Foarte amabil, le-a procurat alimente, pânza necesară velei și multe altele.

După cum menţionează Alain, fără acest om pregătirile ar fi necesitat de două ori mai mult timp și o mulţime de bani în plus.

La începutul anului 1958, lucrările erau pe sfârșite. Pluta a fost lansată la apă și pregătită de drum. Au fost aduse echipamentul și aparatura necesare cercetărilor oceanografice pe care urma să le întreprindă Jean. Acesta sosise împreună cu un prieten, un om deosebit de agreabil, care n-avea însă nimic comun cu navigaţia.

Cei doi novici n-au fost pe placul „veteranilor” Alain și Juanito. Părea inexplicabilă — hotărârea lui Bisschop care renunţase la navigatori experimentaţi

în favoarea celor doi neiniţiaţi.

Pluta s-a scufundat adânc sub greutatea încărcăturii. La suprafaţă se găsea numai cel de-al treilea rând de bușteni. Situaţia nu era de natură să-i bucure.

Prima etapă a călătoriei urma să înceapă la Constitucion, de-a lungul ţărmurilor chiliene și peruviene și să se încheie la Callao. Ea avea și menirea de a verifica pluta și de a depista eventualele neajunsuri pentru a fi înlăturate.

Conform calculelor, *Tahiti-Nui* II urma să parcurgă distanţa de aproape 2000 de mile în șase-șapte săptămâni.

În zorii zilei de 15 februarie, primii curioși se aflau deja pe cheiul care în scurt timp avea să fie invadat de o mare de oameni. Au fost intonate imnurile celor două ţări. Apoi câteva bărci au remorcat *Tahiti-Nui II.* Salutată cu ovaţii de mulţimea ce flutura steguleţe, pluta a luat startul. Modalitatea de remorcare aleasă nu a permis învingerea resacului și pluta a fost inundată de valurile înspumate. Înainte de sosirea cuterului ce urma să-i scoată în larg, echipajul, oaspeţii, printre care și ambasadorul Franţei au trebuit să muncească din greu pentru a ridica pânzele, a coborî derivoarele și a descurca cablurile de remorcare încurcate de valuri. În cele din urmă, *Tahiti-Nui* II a reușit să se îndepărteze de zona periculoasă spre care o împingeau valurile. O barcă cu motor a sosit pentru a-i prelua pe oaspeţi, în timp ce pluta, cu toate pânzele sus, se depărta încet de ţărm.

Conform calculelor lui Bisschop, în deplasarea sa spre nord trebuia să menţină permanent o distanţă de 200 de mile de ţărm. Acest lucru era impus de faptul că, în apropierea ţărmului, curentul Humboldt este foarte capricios, iar vânturile variabile.

În plus, numeroasele vase care circulau și noaptea în apropierea ţărmului erau periculoase pentru mica plută slab luminată.

Spre satisfacţia lui Alain, pluta demonstra o flotabilitate excelentă și o stabilitate remarcabilă, astfel încât manevrarea era extrem de ușoară, necesitând doar sporadic corectarea poziţiei pânzelor și a derivoarelor.

Bisschop îşi revenise complet și părea că nu-și mai amintește de grelele încercări la care fusese supus în expediţia anterioară. Poseda o capacitate remarcabilă de acomodare și se simţea excelent oriunde, cu condiţia să aibă la îndemână documentele și cărţile preferate.

Alain și Juanito manifestau, de asemenea, o stare de spirit excelentă. În ce-i privește pe Jean și Hans nu se putea spune că, abstracţie făcând de perioada de acomodare, ar fi întâmpinat dificultăţi. De altfel, pluta naviga lin, împinsă de vântul de sud și dusă de curentul Humboldt.

După o săptămână de navigaţie în care parcursese 350 de mile, *Tahiti-Nui* II a atins paralela 30 latitudine sudică. În acea zi, pentru prima dată de la începutul călătoriei, soarele le-a surâs.

Deși se aflau în plină vară, era răcoare, curentul Humboldt făcându-și simţită prezenţa.

În primele zile, când Oceanul fusese agitat, Jean și Hans au căzut victime răului de mare. Timpul frumos și valurile mici le-au redat buna dispoziţie și încrederea în

forţele proprii.

Juanito s-a împăcat mai greu cu ideea de a-și relua funcţia de bucătar, deși i se promisese că va primi titlul de „șef cu aprovizionarea”. În cele din urmă a acceptat situaţia și și-a luat rolul în serios, recăpătându-și elanul și buna dispoziţie.

Profitând de vremea bună și de cursul favorabil al plutei.

Jean și-a început activitatea oceanografică, recoltând probe de apă de la diverse adâncimi. Bisschop, sceptic în ceea ce privește metodele științifice moderne, se amuza glumind pe socoteala mai tânărului său echipier care era profund afectat de această lipsă de încredere. Poate că această atitudine, ca și inducerea în eroare a lui Juanito, au contribuit la cearta care, mai târziu, avea să arunce o umbră asupra relaţiilor dintre membrii echipajului.

Pluta parcurgea 30 — 50 de mile zilnic, navigând de-a lungul ţărmului pe o vreme ce continua să se menţină favorabilă. Echipajul îşi petrecea timpul pescuind. Jean, un scufundător excelent, deţinea de departe întâietatea.

Până la sfârșitul lunii februarie, nimic deosebit nu s-a petrecut în viaţa echipajului care se găsea într-o stare de spirit cât se poate de bună. Pe măsură ce se apropiau de Ecuator, temperatura creștea. Această perioadă a călătoriei a constituit o adevărată idilă pe Ocean, deseori invocată în timpul zilelor vitrege care au urmat.

Tahiti-Nui II naviga în condiţii bune, purtată de vânturile de sud care-i erau favorabile. A fost remediată și scufundarea exagerată a trunchiurilor de la pupa printr-o repartizare corectă a încărcăturii.

Echipajul a constatat cu surprindere că cele patru butoaie goale ce se aflau sub punte au fost inundate de valuri. Golirea lor a contribuit simţitor la îmbunătăţirea flotabilităţii.

Expediţia se desfășura conform planului iniţial.

La 8 martie, după trei săptămâni de navigaţie, pluta se afla la aproximativ 300 de mile de uscat, după ce depășise un fiord al continentului sud-american. Străbătuseră jumătate din distanţă.

Alain, care-l avea ca ajutor pe Jean, a verificat cele două aparate de radio aflate la bord. Primul era un aparat de radioemisie, iar celălalt un radiotelegraf. Tentativa lor de a stabili vreo legătură a eșuat. Echipajul nu era prea afectat deoarece rad io emiţătorul care nu-și dovedise eficienţa era încărcat de la un dinam manual, în vreme ce radiotelegraful beneficia de o baterie, oferindu-le oarecare certitudine.

Tahiti-Nui II se apropia de uscatul care se contura tot mai clar înspre apus. După cinci săptămâni de navigaţie, în care parcursese 1.500 de mile, echipajul admira la orizont culmile

Anzilor. Această imagine îi va însoţi până în finalul călătoriei.

Navigau la câteva mile de ţărm, cu grija de a nu fi acaparaţi de curent și împiedicaţi să ajungă la Callao. Procedând astfel riscau să fie aruncaţi pe mal. Într-una din zile, numai vântul a reușit să salveze pluta de la eșuarea pe una din plaje.

În cea de-a treizeci și șaptea zi de călătorie au trecut aproape de un vas comercial englez, care i-a salutat cu sirena și a coborât pavilionul. La scurt timp,

un petrolier peruvian le-a oferit ajutor, crezând că are de-a face cu niște naufragiaţi.

Drumul a continuat fără dificultăţi, de parcă zeii ar fi vrut să-l recompenseze pe Bisschop pentru toate neajunsurile pe care le întâmpinase în expediţia anterioară. Acum echipajul îşi vedea liniștit de treburile zilnice sau îşi petrecea timpul stând îndelung de vorbă la un pahar de vin chilian din care, prin bunăvoinţa gazdelor, aveau rezerve suficiente.

La 25 martie, în cea de a treizeci și opta zi de călătorie au zărit la orizont un mic avion. Când s-a apropiat și-au dat seama că aparţinea presei. Într-adevăr, un grup de ziariști veniseră să fotografieze pluta ce se apropia de Callao.

În dimineaţa următoare un hidroavion a salutat, în numele aviaţiei peruviene, echipajul lui *Tahiti-Nui II.* După patruzeci de zile de navigaţie, în care parcurseseră 1 600 de mile, au zărit la orizont Callao. Ceva mai târziu a sosit un vas de remorcare ce urma să-i ducă până în port. Încă înainte de a pătrunde în radă, pluta a fost înconjurată de bărcile cu motor ale ziariștilor și de mici vase cu pânze particulare. Reporterii i-au asaltat pe membrii echipajului cu nenumărate întrebări. Bisschop răspundea cu un umor tipic francez la toate întrebările, chiar și la cele mai puţin inspirate.

Această cursă de încercare înregistrase o întârziere de două zile faţă de calculele lui Bisschop, ceea ce era nesemnificativ pentru exactitatea lor.

Pluta navigase excelent. Numai scufundarea ei accentuată le pusese probleme. Navigatorii considerau însă că ea se datora îmbibării cu apă a lemnului, care, odată produsă, nu se va mai accentua, continuarea acestui proces fiind lentă. Într-adevăr, examinarea atentă a plutei a confirmat presupunerile: apa pătrunsese în lemn cam de două degete. Starea lui *Tahiti-Nui II* se menţinea foarte bună. Ca măsură suplimentară de precauţie i-au mai adăugat totuși 12 trunchiuri lungi de 4 m, cu diametrul de 20 cm, care au fost fixaţi la pupa, în spaţiul dintre punte și corpul din chiparos. Butoaiele de metal destinate rezervei de apă au fost căptușite cu aluminiu. Acestora li s-au mai adăugat încă zece recipiente, cu capacitatea de 40 l, tot din aluminiu.

Pentru început, ele au fost destinate rezervei de apă, urmând ca după golire să joace rolul de flotoare și să asigure o creștere a deplasamentului plutei. Era o măsură de precauţie impusă de faptul că Jean adăugase încă două lăzi cu aparatură necesară studiilor oceanografice.

În timpul escalei de la Callao, în care pluta era pregătită pentru călătorie, un navigator, ceh de origine, Edward Ingris a încercat să se alăture echipajului. În 1955 el luase parte la expediţia pe pluta *Cantuta,* care durase trei luni (capitolul 10). Experienţa lui le-ar fi fost utilă. O clipă, Bisschop a fost tentat să-l înlocuiască pe Jean. A renunţat însă în speranţa că diferendele din timpul călătoriei fuseseră date uitării.

La începutul lunii aprilie, ultimele pregătiri erau pe punctul de a fi încheiate. Au fost cumpărate alimentele, s-a completat echipamentul. La proviziile existente s-au adăugat conserve de carne și 100 kg de cartofi.

Chiar înainte de plecare a fost achiziţionat și un agregat necesar funcţionării

staţiei de radio și s-au făcut probele de rigoare. Totul funcţiona perfect.

La 13 aprilie, într-o duminică, pluta părăsea Callao, remor cată până în larg. Intrată sub influenţa curentului Humboldt, ea și-a început cursa spre nord.

Printre cei care au condus echipajul se afla și Ingris, care până în ultimul moment sperase să-l convingă pe Bisschop să-l ia la bord.

Asemeni lui *Kon-Tiki, Tahiti-Nui* II a luat drumul Polineziei tot în luna aprilie.

Încă din primele zile, Bisschop și tovarășii săi au fost obligaţi să lupte pentru a menţine pluta în zona de vest a curentului

Humboldt, astfel încât la momentul oportun să poată intra în curentul ecuatorial și să depășească Galapagosul la o distanţă care să asigure securitatea plutei. Navigând spre nord-vest, pluta a trecut după două zile pe lângă stâncile Hormigas și, purtată de un vânt favorabil, s-a îndepărtat rapid de uscat.

O săptămână mai târziu și-au făcut apariţia peștii, apa a căpătat o culoare albastră, semne că *Tahiti-Nui* II intrase în curentul ecuatorial.

Au urmat zile îmbelșugate. Pești zburători cădeau pe punte atrași de lumina lămpilor, iar macrourile și bonitele începuseră să-i plictisească.

Bogăţia faunei — broaște ţestoase, balene, pești — dădea Oceanului aspectul unui imens acvariu. Jean și Hans profitau de vremea însorită și erau tentaţi să nu dea crezare relatărilor celorlalţi în care erau evocate clipele grele prin care trecuseră în prima expediţie.

Întregul echipaj beneficia de timpul liber, îndeletnicindu-se cu ceea ce le făcea plăcere. Bisschop, pentru care prezenta expediţie era un prilej de odihnă, le povestea celorlalţi curiozităţi ale antropologiei polineziene sau episoade din aventuroasa sa viaţă.

Alain era pasionat de antropologie și citea cărţile aduse de Bisschop, cu care purta lungi discuţii de specialitate.

În schimb, Juanito, care, ca bucătar, nu se putea plânge de lipsă de ocupaţie, îşi petrecea fiecare clipă liberă în pat, lăsându-se pradă somnului. Jean era în permanenţă ocupat. În afara orelor de cart făcea zilnic măsurători meteorologice, recolta plancton și probe de apă.

Și zilele se scurgeau lin, unele după altele.

Tahiti-Nui II străbătea zilnic treizeci, uneori chiar mai multe mile, menţinându-se ceva mai jos de Ecuator, pentru a putea ajunge în Tahiti, trecând pe lângă arhipelagul Tuamotu.

Era interesantă pentru echipaj comparaţia traseului lui *Tahiti* II cu cel realizat de *Kon-Tiki.* În cursa rivalii de acum unsprezece ani au constatat că plutele au mers un timp paralel, însă, după mărirea suprafeţei velaturii, pluta lui Bisschop a început să se detașeze.

Condiţiile de navigaţie fiind favorabile, echipajul a neglijat legătura prin radio. Înainte de plecare se stabilise ca de două ori pe săptămână Alain să cheme radioamatorii din Perú.

La 17 aprilie, nereușind să pornească motorul, au lăsat totul baltă și n-au mai pus în funcţiune staţia de radio. Abia după o lună de la plecarea din Callao au

repetat tentativa, dar și de astă dată au înregistrat un eșec. Bisschop, căruia radioul îi era antipatic, jubila. Nici echipajul nu manifesta îngrijorare deoarece considera că latitudinea la care navigau nu le putea furniza surprize neplăcute.

După ce au depășit insulele Galapagos, Oceanul a început să se învolbureze, ceea ce le ridica probleme în Dirijarea plutei.

Cele paisprezece derivoare și cârma de comandă solicitau prezenţa permanentă a echipajului. În plus, carturile erau tot mai obositoare.

În cea de a patruzeci și cincea zi de călătorie, după ce pluta depășise 110° longitudine vestică, navigând doar cu 3, 5° sub Ecuator și străbătuse 2.500 de mile a întâlnit vasul american

Pionier Star care se îndrepta spre Tahiti. Căpitanul a redus viteza, apropiindu-se de plută pentru a saluta echipajul. Bisschop l-a rugat să transmită în Tahiti că la bord totul este în ordine. Se aflau atunci la jumătatea călătoriei și echipajul spera să menţină viteza și să se bucure de aceleași condiţii optime de navigaţie. Optimiști, au estimat că vor ajunge în Tahiti la 14 iulie, de ziua sărbătorii naţionale a Franţei, pe care o vor celebra închinându-i succesul expediţiei lor.

Au făcut însă abstracţie de faptul că navigaţia pe Ocean cu pluta îţi poate furniza multe surprize pentru care trebuie să fii pregătit.

Deocamdată, însă, sorţii le erau favorabili. În zilele care au urmat, vântul de vest ducea rapid pluta spre ţintă. Viteza medie zilnică depășea 50 de mile.

La o zi după întâlnirea cu vasul american, ploaia care a început să cadă le-a permis să-și completeze rezervele de apă ce scăzuseră simţitor.

La 31 mai, a cincizecea zi a călătoriei, duminică, echipajul discuta aprins pe tema primirii ce avea să li se facă în Papeete.

Nu știau în acele clipe de destindere că aceasta avea să fie ultima zi senină de care s-a bucurat *Tahiti-Nui II.*

La căderea nopţii, vântul s-a intensificat brusc; sub presiunea lui, prova se scufunda cu zece centimetri. Lăzile și toate obiectele mai grele au fost transportate la pupa, dar n-au reușit să reechilibreze pluta. Echipajul s-a gândit să reducă velatura, în speranţa de a ridica prova. Vântul favorabil i-a făcut să renunţe la această idee, așa că pluta continua să gonească spre apus cu o viteză ce depășea trei noduri pe oră. Ca urmare, la — 2 iulie au parcurs într-un timp record o distanţă de 80 de mile, performanţă pe care au repetat-o și în zilele care au urmat.

În noaptea de 4 spre 5 iunie, sub presiunea pânzelor, *Tahiti Nui II* s-a întors perpendicular pe direcţia unui val, înclinându-se periculos. Neliniștit, Bisschop a ieșit pe punte și a comandat coborârea pânzelor.

Brusc, întunericul ce domnea pe plută a fost străbătut de strigătul: om la apă.

„Am sărit în partea opusă a punţii — relatează Alain – lovindu-l pe Jean care căuta în zadar capătul cablului de salvare.

Vântul bătea cu o putere ce prevestea furtuna, marea șuiera.

Situaţia lui Hans părea desperată căci vizibilitatea era foarte slabă. Înspăimântat îl urmăream cu privirea, printre valurile înspumate, în vreme ce Jean, înjurând îngrozitor, a reușit să descurce cablul și să-i dea de capăt. Chiar la picioarele mele

am auzit un strigăt desperat. Hans se ţinea cu toată puterea de unul din trunchiuri. Își păstrase prezenţa de spirit și reușise să se agaţe de cel mai apropiat sprijin ce i se ivise în cale. În clipa următoare, un val imens a zguduit pluta din toate încheieturile.

Mai mult datorită norocului am reușit să-l tragem pe plută pe Hans tocmai în clipa în care, epuizat, îşi desprinsese mâinile de pe butuc. În cabină, după ce și-a revenit, a început să se vaite că-l doare piciorul. Din fericire, nu era fracturat. I-am dat să tragă o dușcă din ultima noastră sticlă de whisky și ne-am împărtășit și noi din ea pentru a uita clipele de groază prin care trecusem. Apoi am schimbat pânzele și am montat focul, lucru ce a făcut ca pluta să-și recapete echilibrul”.

Vântul a scăzut în intensitate, astfel că pericolul s-a mai redus. *Tahiti-Nui* II reușea totuși să parcurgă zilnic peste 60 de mile.

În a cincizeci și șaptea zi a călătoriei, spre seară, au zărit la tribord lumini ce anunţau prezenţa unui vas în zona lor de navigaţie. Echipajul a coborât pânzele și, plutind în derivă, a încercat să se apropie. În ciuda semnalizărilor de pe plută, luminile au dispărut în noapte. Navigatorii s-au pierdut în presupuneri — să fi fost un vas pescăresc, o șalupă, o plută?

Echipajul a fost nevoit să-și confecţioneze o nouă cârmă în locul celei vechi care se avariase în timpul furtunii. Astfel a putut să menţină cursul cu precizie, lucru obligatoriu pentru a reuși să atingă ţărmul mult visat. Acum era momentul să părăsească latitudinile ecuatoriale și, descriind un arc lin, să coboare spre Tahiti.

Între timp, vânturile au devenit tot mai variabile. Cele câteva grade spre sud pe care au reușit să le coboare s-au datorat în special manevrelor iscusite ale echipajului.

Pluta naviga în condiţii bune dacă facem abstracţie de faptul că se scufunda tot mai mult, pe măsură ce trecea timpul. Este greu de crezut ca echipajul, atât de experimentat, sau măcar căpitanul, să nu fi sesizat pericolul ce-i pândea.

În relatările sale, Alain Brun amintește de un rechin, mai lung decât *Tahiti-Nui II,* care a însoţit pluta, oferind membrilor echipajului singurul divertisment în monotonia călătoriei.

Mai trebuie menţionat faptul că, după numai câteva zile de la întâmplările relatate, în cabina inundată, apa atingea douăzeci de centimetri. La început echipajul a ridicat paturile. Când și această măsură s-a dovedit insuficientă, s-au refugiat pe acoperișul cabinei, care era destul de redus ca suprafaţă (3x4 metri). Scăpaseră de umezeală, dar se aflau în bătaia vânturilor reci din timpul nopţii.

Se reedita situaţia din prima expediţie. Bisschop, obosit, ceda fizic de la o zi la alta. La aceasta se adăuga pericolul lipsei de apă.

La 20 iunie, în cea de-a șaptezecea zi a călătoriei, Alain și-a dat seama că, în situaţia în care nu vor avea timp de trei săptămâni vânturi favorabile și puternice, le va fi imposibil să ajungă în Tahiti. El știa că nu se poate aștepta la minuni din partea Oceanului înșelător.

Singura soluţie era acostarea pe una din insulele arhipe lagului Marchizelor, aflat la o distanţă de cca. 500 de mile. Înaintând doar cu o parte din pânze, pentru

a menţine stabilitatea plutei, puteau atinge uscatul după două săptămâni. Se putea, deci, spune că situaţia nu era desperată. Din păcate, după trei zile a început să bată un vânt de sud-est, care a deviat pluta spre sud-vest. Riscul era imens: dacă depășeau Marchizele fără a le putea atinge ar fi urmat cca. 2000 de mile în derivă spre Samoa.

Au coborât pânzele, încercând să micșoreze astfel deriva, în speranţa că vor acosta pe una din insulele arhipelagului; din nefericire, măsurătorile zilnice demonstrau că nu vor putea atinge insulele urmând direcţia în care erau purtaţi.

Și astfel s-au scurs zilele de 25, 26 și 27 iunie.

În noaptea de 27 iunie, pluta și-a pierdut brusc flotabilitatea și apa a inundat puntea superioară. Când au tăiat unul din trunchiuri și-au dat seama că era complet mâncat de paraziţi. Deci, aceasta era cauza!

S-a constatat că o mare parte din echipament și din provizii fuseseră smulse de valuri. În plus, conducerea plutei era imposibilă, căci corpul acesteia se afla la cca. 1 m sub nivelul apei.

Echipajul se zbătea să găsească o soluţie care să-l salveze.

Bisschop, epuizat, l-a rugat pe Alain să preia conducerea. Fiind unica soluţie, Alain a acceptat. Din acel moment a început o perioadă teribilă, caracterizată de certuri, speranţe năruite, îndoieli. Până acum n-am menţionat discuţiile ce s-au ivit pe parcurs între membrii echipajului. Cititorii care doresc amă nume în acest sens pot recurge la cartea lui Bengt Danielsson, menţionată la bibliografie.

Jean, care preluase funcţia de bucătar, a fost nevoit să-și procure pește pentru a înlocui proviziile pierdute.

La sfârșitul lunii iunie, toţi îşi dădeau seama că *Tahiti-Nui II,* din care mai rămăseseră la suprafaţă doar cabina și catargul, nu va putea atinge Marchizele.

Nu le rămânea altceva de făcut decât să se pregătească pentru drumul lung care-i aștepta. Bisschop, cu vocea stinsă, le-a sugerat să mărească suprafaţa portantă a plutei și să micșoreze porţiile de apă.

După discuţii îndelungate, au desfăcut o parte din arborele artimon atașându-l de corpul plutei, mărindu-i astfel stabilitatea și flotabilitatea. Rezervele de hrană nu erau chiar atât de mici pe cât li se păruse. Aveau încă suficient orez și făină, treizeci de cutii de lapte condensat, treizeci de cutii cu stafide, șapte borcane cu miere, câte douăsprezece cutii de conserve din carne și fructe, suc, plus zahăr, ceai și cafea. Hrana le ajungea pentru două luni, însă apa numai pentru două săptămâni.

La 1 iulie, după optzeci de zile de călătorie, *Tahiti-Nui II* trecea la o distanţă de numai 35 de mile de cea mai nordică insulă a arhipelagului Marchize. A doua zi, vântul a slăbit din intensitate, iar soarele arzător a început să-i chinuie pe navigatori.

Porţia zilnică de apă se limita la două cești.

După alte câteva zile, la fel de toride, starea lui Bisschop înrăutăţindu-se, au hotărât (amânaseră această decizie timp de două săptămâni) să lanseze semnalul S.O.S. Au avut șansa ca motorul să le furnizeze curent, însă insuficient pentru funcţionarea emiţătorului. Au apelat la telegraf pentru a lansa semnalul și a

transmite poziţia plutei: 7° 20’ latitudine sudică și 141°15’ longitudine vestică. Seara, în vreme ce Alain lansa apelul, pluta s-a răsturnat pe o parte. Din fericire au reușit s-o reechilibreze și, în tot cursul nopţii, Jean și Alain au lansat apelurile de pe acoperișul cabinei.

În urma accidentului amintit, interiorul cabinei a avut serios de suferit. În plus, sextantul, aparatul de filmat, aparatura de măsură au căzut în apa care inundase cabina. Două bidoane cu apă s-au deschis și astfel au pierdut o bună parte din acest lichid preţios. Timp de două nopţi, Alain și Jean au cerut continuu ajutor. Era clar însă că emiţătorul nu funcţiona.

Într-o atmosferă sumbră, pe pluta care se scufunda tot mai mult, oamenii căutau soluţia salvatoare. Variante după variante.

Jean și Hans au propus să încerce să atingă insulele Marchize cu o barcă cu vâsle improvizată. Irealizabilă idee, căci *Tahiti-Nui II* nu mai dispunea de materialele necesare, iar vâslitul împotriva vântului și a curenţilor era practic imposibil.

Și de astă dată Bisschop a fost cel care le-a dat unica soluţie aplicabilă — să taie catargul principal, să arunce peste bord lucrurile de prisos și să raţionalizeze porţiile de hrană și de apă.

După tăierea catargului, prova s-a ridicat deasupra apei.

Tot la sfatul lui Bisschop, în noaptea care a urmat au renunţat, la cart și s-au culcat pentru a-și reface forţele.

În scopul completării rezervei de apă, Jean a construit un aparat ingenios destinat distilării apei sărate. Apa obţinută nu avea un gust prea plăcut, dar poseda marea calitate de a fi potabilă. Cei douăzeci de litri de petrol necesari fierberii apei pe primus, s-au dovedit salvatori.

Și totuși, situaţia expediţiei era desperată. Pluta înainta foarte încet, iar pânza, prinsă de un catarg scurt, nu permitea dirijarea. Echipajul suferea de sete. Soarele arzător și frigul pătrunzător din timpul nopţii le-au secătuit forţele.

Cu toate acestea, carturile erau respectate căci Alain aprecia că astfel menţine disciplina la bordul plutei. Totuși, treptat, desperarea și indiferenţa puneau stăpânire pe oamenii pierduţi în imensitatea Oceanului. Fiecare zi li se părea mai grea, mai apăsătoare decât cea precedentă.

La 13 iulie, cu ironie amară, oamenii au început să comenteze festivitatea ce urma să aibă loc în Tahiti, la 800 de mile spre sud, insulă intangibilă pentru ei. La un moment dat, Bisschop li s-a adresat, cu vocea stinsă: „Înălţaţi steagul pe catarg”! Dorinţa i-a fost respectată, echipajul crezând că Bisschop intenţionează să-l mobilizeze.

A doua zi în zori, cârmaciul i-a trezit pe membrii echipajului strigând — un vapor! La mai puţin de trei mile, la pupa trecea un mare cargou, care era perfect vizibil în lumina soarelui ce răsărea.

Membrii echipajului semnalizau cu desperare pentru a se face observaţi, iar Jean, căţărat pe catarg, flutura steagul. Din păcate, cei de pe vas nu i-au observat. Nici focul aprins n-a avut efect deoarece vântul nu lăsa fumul să se înalţe.

În timp ce echipajul lui *Tahiti-Nui* II făcea ultimele încercări de a atrage atenţia celor de pe cargou cu oglinzile, va sul dispărea încet la orizont, spulberând speranţele oamenilor.

Pluta și-a pierdut total flotabilitatea. Scufundarea ei de venea o chestiune de zile. Navigatorii făceau eforturi desperate pentru a orienta epava spre sud, unde existau mai multe șanse să întâlnească o insulă. Fragmentele de plută, care se scufundau, arătau că deriva îi poartă spre nord-vest.

În noaptea de 16 spre 17 iulie, cârma a fost iarăși avariată.

Ca urmare, pluta s-a întors cu o latură în direcţia valurilor, legănându-se atât de puternic, încât naufragiaţii abia mai reușeau să se ţină de acoperiș. În această situaţie trebuiau să îngreuieze bordul dinspre vânt pentru a reechilibra ambarcaţia. În cele din urmă au reușit să găsească niște obiecte mai grele pe care să le fixeze. Efortul le-a fost răsplătit căci pluta a revenit la orizontală, asigurându-le, cel puţin, pentru moment, securitatea. Pluta îşi pierduse însă complet maniabilitatea. Pentru a o menţine pe direcţie, echipajul a fost nevoit să recurgă la vâsle. Epuizaţi și deprimaţi, oamenii s-au străduit să repare cârma, dar au constatat că în starea în care se afla nu le era de prea mare ajutor.

Pluta, nemaiputând fi manevrată, nu mai reprezenta un vas cu pânze, ci o epavă. În această stare de desperare, în certuri și reproșuri s-a scurs după-amiaza. Numai Bisschop și Alain mai erau în stare să judece situaţia și să ia hotărâri. Nu le rămânea altceva de făcut decât să construiască o mică plută din lemn sănătos și să încerce să ajungă cu ea pe una din insulele depășite. Dar cea mai apropiată dintre insulele Caroline, situate pe paralela 10, se afla la circa 300 de mile. După câteva zile, deși aparatul de distilare funcţiona permanent, senzaţia de sete a început să devină chinuitoare. Situaţia părea fără ieșire și certurile permanente dintre membrii echipajului — exceptându-i pe Bisschop și Alain, care gândeau la fel — au dus la o asemenea stare de spirit, încât numai un deznodământ brusc putea soluţiona totul. O dată în plus se va confirma însă ideea lui Bisschop că niciodată nu trebuie să-ţi pierzi speranţa.

Brusc a început să plouă. Au fost umplute cu apă toate vasele goale. Ploaia a fost întâmpinată ca o adevărată binecuvântare, dar efectul ei cel mai important s-a făcut resimţit asupra stării de spirit a echipajului — certurile au încetat.

Din păcate, instabilitatea plutei, udarea obiectelor personale ale echipajului așezate pe acoperiș, precum și greutatea vaselor cu apă determinau legănarea plutei dintr-o parte în alta. Pentru a preîntâmpina o catastrofă, membrii echipajului se târau în permanenţă dintr-o parte în alta pe acoperișul ca binei spre a echilibra pluta.

Bisschop era atât de epuizat, încât la fiecare balansare putea fi aruncat în apă, lucru ce echivala cu o moarte sigură.

Oamenii au atârnat patul lui Bisschop într-o deschidere tăiată în acoperiș, pentru a-l feri de acest pericol. Principala. Cauză a balansărilor plutei o constituia apa adunată în cabină. Intenţionând s-o scoată, Bisschop și Alain au hotărât să desfacă pe reţii pentru a-i permite să se scurgă. Era o acţiune riscantă.

În relatările lui, Alain preciza: „Deși ne temeam că îndepărtarea peretelui va șubrezi suportul pe care stătea acoperișul, ne-am hotărât să încercăm. Era un caz tipic, riscul se impunea — ori muream imediat, ori prelungeam agonia. Eu — cred că și ceilalţi gândeau la fel — am optat pentru prima variantă”.

După „demolare”, pluta a căpătat oarecare stabilitate, iar acoperișul nu s-a prăbușit.

Ceva mai târziu s-a stârnit un vânt dinspre nord-est care a început să poarte pluta spre sud-vest, lăsându-le speranţa că vor atinge insulele Caroline, Vostok sau Flint. Bineînţeles că navigaţia în aceste condiţii era macabră. Orice val mai mare putea să smulgă cabina și să distrugă obiectele din interior.

A doua zi, vântul a devenit mai puternic. Oamenii au coborât pânzele și au început o lungă și obositoare călătorie pe acoperiș, contrabalansând continuu pluta ce se dezechilibra.

Vremea rea s-a menţinut aproape cinci zile, timp în care s-au aflat permanent sub rafalele de ploaie ce i-a pătruns până la piele.

După o sută de zile petrecute pe ocean, epuizarea inhibase și instinctul de conservare, oamenii devenind indiferenţi la tot ceea ce se petrecea.

Grav bolnav, Bisschop zăcea în pat, relativ protejat de ploaie. Membrii echipajului nu puteau face altceva decât să-i schimbe din când în când îmbrăcămintea udă.

La 27 iulie, în a o sută șaptea zi de călătorie, vremea continua să se înrăutăţească. Valurile înspumate ajungeau pe acoperiș, lăsând impresia că oricare poate decide soarta echipajului. Hans, cu umorul său filosofic, era singurul care mai menţinea cât de cât moralul oamenilor. Majoritatea erau atât de obosiţi și indiferenţi, încât așteptau cu nerăbdare căderea nopţii pentru a nu mai fi nevoiţi să se privească unii pe alţii.

Nimic surprinzător pentru condiţiile groaznice în care erau nevoiţi să trăiască, înghesuiţi pe acoperișul cabinei.

Conform relatărilor proprii, Alain, resimţind slăbiciunea și somnolenţa, s-a gândit că adormind va avea șansa de a nu se mai trezi niciodată. Dar, la răsăritul soarelui, toţi reluau cu desperare lupta pentru supravieţuire.

Când valurile s-au mai micșorat, Jean a reușit să așeze primusul într-o valiză goală și să le prepare o porţie zdravănă de macaroane.

Ce mai puteau face? Încercaseră totul și minţile obosite se dovedeau incapabile de a găsi soluţii noi. Și de astă dată Bisschop a fost cel care le-a sugerat cum să procedeze. I-a sfătuit să folosească resturile de catarge, fixându-le de-a lungul plutei asemeni unei console-flotor după modelul bărcilor polineziene.

Catargele au fost fixate perpendicular pe bordul plutei, iar la extremităţi au fost prinse butelii goale de gaz. Pluta și-a re căpătat echilibrul. Cu toate acestea, în timpul nopţii, doi oameni făceau de cart, gata să intervină dacă situaţia o cerea.

În ziua următoare, soarele și-a arătat faţa, astfel că Alain a putut stabili poziţia plutei. Rezultatul era deprimant — trecuseră demult de insulele Caroline, Vostok și Flint. Singura speranţă era acostarea pe micul atol Starbuck de care-i des părţeau

400 de mile. Razele soarelui i-au încălzit pe navigatori, ridicându-le moralul.

Aveau nevoie deoarece îi aștepta o nouă surpriză neplăcută — constatarea lui Bisschop că pluta se mai scufundase cu zece centimetri.

Era în 29 iulie, după o sută nouă zile de drum pe întinsul Oceanului. Soluţia? Aceeași — aruncarea peste bord a tuturor obiectelor, exceptând hrana și instrumentele de navigaţie. Au fost aruncat ancora și lanţul, cele șapte lăzi ale lui Jean cu probe de apă și plancton, rezultatul unei fructuoase activităţi ştiinţifice de o jumătate de an, și multe alte obiecte preţioase.

Bisschop a propus să fie aruncat și emiţătorul împreună cu generatorul, nu înainte de a face o ultimă probă. La căderea serii au așezat radio emiţătorul pe acoperiș, au verificat antena și au alimentat motorul cu ultimii trei litri de benzină.

Pentru prima dată de la începutul escapadei, radioemiţătorul dădea semne de viaţă. Alain, înviorat, a început emisia: „S.O.S… Aici *Tahiti-Nui II.* Ne scufundăm! S.O.S., S.O.S. Poziţia noastră”.

Au repetat apelul și în următoarele două zile, dar n-au primit niciun răspuns. Când au terminat benzina au aruncat peste bord și emiţătorul devenit inutil. Dar aceasta n-a constituit decât o soluţie de moment. Peste două zile, nivelul de scufundare era același. A început o cursă desperată cu timpul.

Purtată de vânt și curent, epava parcurgea zilnic 25 de mile, urmând un traseu spre apus, care-i ducea spre insula Starbuck — salvarea lor. Se aflau în a o sută șaptesprezecea zi de călătorie și mai aveau de parcurs 250 de mile pentru a o atinge.

Puteau spera să ajungă în apropierea ţărmului în maximum zece zile, cu condiţia ca vântul și curenţii să nu se schimbe.

Se punea întrebarea dacă epava va rezista și nu cumva se va scufunda înainte de termen.

Alain considera că nu mai putea întârzia construirea unei plute mici, dar rezistente, pe care s-o folosească pe ultima porţiune a derivei. Bisschop făcuse deja până la detaliu o schiţă a unei mici plute, susţinută de rezervoarele de apă și bidoanele goale ce se aflau la bord. Acestea urmau să fie dispuse pe trei rânduri: în mijloc, patru butoaie mari, iar lateral, vasele mai mici servind ca plutitoare menite să asigure stabilitatea plutei.

Asamblarea plutei prevăzute deasupra cu plăci urma să se facă cu ajutorul unor cadre de lemn. Această ambarcaţie avea calitatea imensă de a transporta întreg echipajul și materialele strict necesare acestuia.

Au găsit cu greu lemnul demontând-o parţial pe *Tahiti Nui II.* Cele cincizeci de scoabe pe care le aveau, la care s-au adăugat altele, obţinute din demontarea plutei, ca și cablul încă neîntrebuinţat le ofereau garanţia că mica construcţie va rezista. Dintre unelte le mai rămăseseră doar o secure boantă, un cuţit și un mic ciocan.

Fiecare ceas fiind preţios, oamenii s-au declarat gata de lucru. Bisschop i-a temperat, atrăgându-le atenţia că este foarte important să nu se omită niciun detaliu al schiţei în timpul construcţiei. Aceasta și pentru a evita scufundarea plutei înainte

ca *Tahiti-Nui III* să fie terminată.

În primul rând trebuiau construite ramele pereţilor exteriori; apoi urmau să plaseze recipienţii de 40 l. Câte cinci de fiecare parte. Abia după aceasta putea fi lansată la apă noua plută.

Prin trecerea rapidă a echipajului pe noua ambarcaţie epava s-ar fi putut menţine la suprafaţă, astfel încât să poată fi recuperate cele patru recipiente mari ce urmau să fie plasate la mijlocul noii plute.

Conform acestei schiţe, elaborate de căpitanul expediţiei, s-a trecut la demontarea plutei. Momentul renunţării la lucrurile personale a fost tragicomic. Așezaţi de acoperiș, în faţa valizelor deschise, oamenii aruncau pe rând cărţi, costume, cămăși, pantofi…

Construirea corpului plutei n-a fost deloc ușoară. Scoabele nu pătrundeau în lemnul umed, iar cablul ud nu se putea înnoda bine. În plus, valurile înalte ameninţau să mături lemnul și uneltele de la bord. Totuși, până la căderea serii au reușit să facă două rame, performanţă remarcabilă pentru condiţiile în care erau nevoiţi să lucreze. Într-o atmosferă de bună dispoziţie, ziua de 6 august s-a scurs sub semnul optmismului general.

Dimineaţa, după un somn odihnitor, și-au reluat activitatea. Au confecţionat și cea de-a treia ramă, au demontat catargul avariat și au întărit ramele cu stinghii transversale.

Juanito s-a scufundat sub plută pentru a desprinde recipientele aflate dedesubt. Primul era plin cu apă. Pentru un moment au fost tentaţi să creadă că scufundarea plutei s-a datorat avarieri recipientelor, dar ulterior au constatat că celelalte erau intacte. Întunericul i-a determinat să întrerupă lucrul într-un moment riscant. Din fericire, noaptea calmă nu le-a produs niciun fel de necazuri.

În zori, lucrul a fost reluat cu aceeași energie. Au scos și celelalte recipiente și le-au fixat cu cablul de ramele gata pregătite. Apoi au legat ramele cu stinghii transversale tăiate din catargul lui *Tahiti-Nui II.*

Construcţia progresa în ciuda faptului că membrii echipajului erau nevoiţi să lucreze în apă până la brâu, condiţii în care cea mai simplă acţiune ridica probleme.

În seara zilei de 8 august se găseau în situaţia fericită de a închina un toast pentru reușita întreprinderii lor, beneficiind de coniacul descoperit în timpul demontării vechii plute.

Toţi erau convinși că aceasta era ultima noapte pe care o petreceau pe *Tahiti-Nui II,* ale cărei resturi le vor abandona a doua zi.

Soarta, atât de potrivnică săptămâni în șir, nu s-a dezminţit.

În timpul nopţii, vântul de nord-est a început să se intensifice.

În tot cursul zilei care a urmat, navigatorii au fost nevoiţi să se ţină de acoperiș pentru a nu fi smulși de vânt, în vreme ce valurile ameninţau să rupă legăturile abia făcute ale lui *Tahiti-Nui III.*

Pentru a nu pierde noua plută, ultima șansă de supravieţuire, echipajul a fost nevoit să coboare și, din cele mai dificile poziţii, să lupte cu valurile care încercau să smulgă pluta.

În noaptea de 18 spre 19 august, o nouă furtună avea să-i încerce. În beznă, cei patru oameni se cramponau de resturile plutei care, în lipsa flotoarelor, se menţinea cu greu la suprafaţă.

Bisschop, la capătul puterilor, era incapabil să-i ajute. Dimineaţa, când vântul s-a mai potolit, au constatat cu bucurie că valurile n-au putut rupe legăturile noii plute. Situaţia rămânea însă foarte gravă. Furtuna a deviat epava spre sud, astfel încât atingerea insulei Starbuck devenea incertă.

În conformitate cu planul întocmit urmau să transporte cu grijă echipamentul și pe Bisschop, iar ulterior să recupereze butoaiele de 100 de litri. Din scândurile pe care le aveau au încropit un soi de ladă în care urma să fie adăpostit Bisschop.

După ce au fixat-o pe plută, *Tahiti-Nui III* a fost lansată la apă cu mari dificultăţi. Rapid l-au transportat pe Bisschop pe noua plută, așezându-l în ladă la un loc cu cele mai preţioase lucruri — sextantul, cărţile de navigaţie, alimentele și apa. Cele două plute erau legate cu un cablu lung de 30 de metri.

Pentru mai multă siguranţă, Bisschop a fost lăsat în compania lui Jean. După-amiază au recuperat cilindrii de 150 de litri, patru dintre ei dovedindu-se a fi într-o stare excelentă.

În ciuda acestui experiment riscant, epava continua să se menţină la suprafaţă. Cilindrii au fost atașaţi la noua plută, lucru ce a durat până la căderea serii. Juanito și Hans au rămas pe acoperișul vechii plute. Toţi erau neliniștiţi deoarece ruperea cablului ar fi însemnat condamnarea la moarte a oamenilor de pe ambele plute. În această tensiune s-a scurs noaptea de 10 spre 11 august. A început a o sută douăzeci și două zi de navigaţie. Cu un elan desperat au reluat lucrul, sperând să termine înainte de căderea nopţii. Valurile mari și rechinii nume roși care îngreuiau cursele între cele două plute au făcut imposibilă încheierea lucrărilor, astfel că la asfinţit, *Tahiti-Nui III* nu avea catargul și nici nu era suficient consolidată. În timpul nopţii, valurile puternice păreau să infirme speranţa că noua plută va face faţă. Echipajului i-a devenit clar faptul că pluta necesita întărirea legăturilor, consolidarea lor pentru a le aşigura securitatea.

La 12 august au început consolidarea plutei. Pentru îmbunătăţirea plutirii au scos de sub *Tahiti-Nui II* încă șase bidoane de tablă. Trei dintre ele puteau fi utilizate, astfel încât le-au fixat în trei colţuri ale plutei, echilibrându-l pe al patrulea cu niște răchită de la ambalajul sticlelor de vin. Au făcut tot ce-au putut pentru a consolida pluta, lucru ce le-a luat toată ziua.

Seara, după o săptămână de muncă asiduă, au căzut sleiţi de puteri.

Bisschop, studiind harta, le-a adus la cunoștinţă că acostarea la Starbuck devenise practic imposibilă. Singura soluţie era să încerce să ajungă pe insula Penrhyn, aflată la 250 de mile. Deoarece nu toţi membrii echipajului aveau cunoștinţele necesare de navigaţie, justeţea acestei decizii a fost pusă la îndoială. Au reînceput discuţiile. Alain și Bisschop au fost nevoiţi să cedeze și să declare că vor încerca să atingă Starbuck.

Dimineaţa, după ce s-au încălzit cu o ceașcă de cafea, au mai adus de pe *Tahiti-Nui II* câteva grinzi. În timpul transpor tării lemnului, Hans s-a îndepărtat prea mult

de plută și era cât pe ce să se piardă în Ocean, incapabil să ajungă plutele mânate de vânt. Până la urmă, însă, a reușit să se salveze.

În a o sută douăzeci și două zi de navigaţie, după eforturi supraomenești, *Tahiti-Nui III* era, în sfârșit, gata. Au hotărât să mai aștepte o zi pentru a se convinge că noua ambarcaţie este în stare să navigheze.

După ce-au transportat toate obiectele, cei cinci oameni s-au îmbarcat pe mica plută de 1,50 X 1,80 m.

Certurile se ţineau lanţ. Pe la miezul nopţii, Bisschop, resemnat, a cerut să fie dus înapoi pe epavă, declarând că refuză să rămână cu echipajul incapabil să ajungă la o înţelegere.

Alain Brun l-a implorat să renunţe, avertizându-l că, în caz contrar, îl va însoţi. Alain considera că hotărârea lui Bisschop era determinată de fapt de convingerea acestuia că prin plecarea sa, șansele de supravieţuire ale celorlalţi aveau să crească.

La 14 august au montat catargul, au fixat derivorul și s-au pregătit de plecare. Ultimul obiect adus de pe epavă a fost ancora cu sculptura polineziană provenită de pe *Tahiti-Nui.*

Sosise clipa decisivă. Noua plută era scufundată mult, oamenii nu-și puteau întinde picioarele, dar senzaţia de securitate îi făcea să treacă cu ușurinţă peste aceste impedimente.

Au ridicat pânzele și *Tahiti-Nui III* și-a început călătoria. Navigaţia se desfășura în condiţii bune. Deși măsurătorile demonstrau că atingerea insulei Starbuck nu era posibilă, oamenii s-au încăpăţânat, sperând că vântul îşi va schimba direcţia. Nu după multă vreme epava lui *Tahiti-Nui II* s-a pierdut la orizont.

Navigaseră, începând de la Constitucion, o sută șaizeci și cinci de zile, purtaţi de vechea lor plută pe care acum o abandonaseră.

În ziua care a urmat, măsurătorile făcute în jurul prânzului le-au confirmat că se aflau la 70 de mile sud-est de Starbuck.

După ea urma Samoa și apoi doar Oceanul imens, presărat cu câţiva mici atoli. O ultimă încercare desperată de a orienta pluta spre Starbuck s-a soldat cu un eșec. În faţa acestei situaţii au hotărât să se îndrepte spre Penrhyn, deși opoziţia anterioară a echipajului făcuse ca și această posibilitate să devină incertă.

Gravitatea situaţiei s-a răsfrânt negativ asupra câtorva dintre navigatori. Alain, marinar experimentat, aprecia că în tentativa atingerii insulei Penrhyn, chiar în cazul unui vânt favorabil, trebuia să se ţină seama și de situaţia în care ar fi nevoiţi să ajungă în Samoa, aflată la 1.000 de mile distanţă.

Ideea a fost întâmpinată cu proteste. Aflaţi la capătul puterilor, oamenii refuzau să accepte că suferinţele lor vor continua atâta timp. Ce sens mai avea să drămuiască porţiile minuscule, să riște o anemie generală, când puteau acosta peste câteva zile, punând astfel capăt navigaţiei îndelungate în derivă. La sfatul lui Bisschop, Alain a inventariat totuși proviziile aflate la bord: 6 kg de orez, 5 kg de suc, 2 kg de făină, 2 pachete de macaroane, 1 conservă de pește, 3 conserve de carne, 8 conserve de fructe, 12 cutii cu lapte praf, 4 borcane cu miere, 7 pachete

de stafide, 1 kg de ciocolată pudră. Mai aveau și mașina de gătit pentru care combustibilul se reducea la o sticlă de petrol. Rezervele de apă se cifrau la 40 de litri. Alimentele cu cea mai mare valoare calorică — mierea, laptele, stafidele — le-au rezervat lui Bisschop, echipajul urmând să se mulţumească cu orez și pește.

Din. Păcate, pescuitul s-a dovedit infructuos; în zona în care se aflau nu existau pești. Doar un rechin însoţea pluta de câteva săptămâni. După abandonarea epavei lui *Tahiti-Nui* II, el s-a atașat de noua plută.

Continuau drumul în speranţa că vor atinge totuși pământul.

Atmosfera continua să fie încărcată.

La 19 august, Alain a luat hotărârea să împartă alimentele între membrii echipajului. Fiecăruia i-au revenit două cutii de lapte praf și un pachet și jumătate de stafide.

Zilele și nopţile se scurgeau fără evenimente deosebite.

Insula Penrhyn, cu toate încercările desperate ale navigatorilor, n-a putut fi atinsă. La 21 august, *Tahiti-Nui III* trecea de insulă la o distanţă de patruzeci de mile nord.

Parcă pentru a le oferi o compensaţie, soarta le-a scos în cale peștele necesar hranei — Jean a reușit să prindă un delfin și apoi un rechin. Evenimentul, dar mai ales hrana îndestulătoare, i-a scos pentru moment din starea de deprimare în care se aflau.

După toate probabilităţile, pluteau în derivă spre arhipelagul Samoa, pe care l-ar fi putut atinge după aproximativ o lună.

Dar noi dificultăţi li s-au ivit în cale: vântul și-a modificat direcţia spre sud-est. În situaţia în care nu intervenea o schimbare riscau să fie deviaţi spre nord și să depășească Samoa.

Fiind extrem de cald, consumau cantităţi mai mari de apă decât calculaseră. Pentru a nu risca să moară de sete s-au văzut nevoiţi să amestece apa potabilă cu cea din Ocean. Nici rezervele de hrană nu mai erau suficiente.

Alain Brun încerca să-și exercite în aceste condiţii neprielnice funcţia de comandant, menţinând ordinea și moralul echipajului, deși forţele sale începuseră să scadă. Se întrevedea un final tragic, moartea prin înfometare și însetare. După atâtea suferinţe, moartea li se părea aproape o alinare.

Într-una din nopţi, Bisschop, semiconștient, șoptea: „Dumnezeule! Îmi este indiferent cum se va termina! Numai să se termine odată…”

Și totuși, dorinţa de a trăi era mai puternică decât despre rarea. Alain s-a gândit să moaie boabele de linte în apă sărată.

Salutară soluţie — după câteva ore ele au devenit atât de moi, încât puteau fi consumate. Salvatoare, ploaia le-a oferit apă din belșug. Deprimarea însă îşi spunea cuvântul; unul dintre navigatori a refuzat să mai adune apa atât de necesară, afirmând că n-are niciun sens să-și mai prelungească chinurile. Ceilalţi au reușit să strângă în vasele ce le mai aveau la dispoziţie aproape 80 de litri de apă.

O zi mai târziu s-a stârnit o furtună care a început să arunce pluta dintr-o parte

în alta. Valurile au invadat puntea joasă și ameninţau să mături cutia care-l adăpostea pe Bisschop și echipamentul. Timp de două zile, oamenii au înfruntat furia Oceanului, conștienţi de faptul că sfârșitul putea interveni în orice clipă. În cele din urmă, *Tahiti-Nui III* a trecut cu succes peste această încercare, iar viaţa pe plută și-a reluat cursul normal. Pentru a reface forţele echipajului, Alain s-a hotărât să deschidă câteva conserve de carne din rezerva intangibilă pe care au preparat-o cu macaroane. Oamenii s-au mai înviorat după această masă substanţială. Bisschop, care spre uimirea echipajului reușea să reziste, nu fusese afectat prea mult de această ultimă furtună.

Vânturile favorabile din timpul furtunii au împins pluta spre sud, direcţie care le era convenabilă. La aproximativ 100 de mile spre sud-vest, pe direcţia de înaintare a plutei se aflau două insule ce constituiau extremitatea nordică a arhipelagului Cook.

Căutând soluţia de a acosta pe aceste insule au ajuns la ideea construirii unei noi plute, mai mici și mai ușoare, cu care să ajungă la ţărm.

Era o soluţie desperată, dar singura posibilă în situaţia în care se aflau. Întreaga operaţie a fost stabilită punct cu punct:

Bisschop fiind imposibil de transportat, avea să rămână pe *Tahiti-Nui III,* însoţit de Alain, în calitate de navigator; doi oameni urmau să plece pe *Tahiti-Nui IV,* construită din două grinzi montate pe cilindri.

Când insula avea să apară la orizont, echipajul de salvare, urma să vâslească în direcţia ei, dacă pluta mare se va dovedi incapabilă să acosteze. Între timp, cei de pe *Tahiti-Nui III* trebuiau să facă totul pentru a opri înaintarea acesteia.

Când mica plută avea să atingă insula urma să aducă imediat ajutoare și, cu bărcile, să ajungă la *Tahiti-Nui III* pentru a-i lua pe Bisschop și Alain.

În situaţia în care nu vor reuși, echipajul va rămâne pe insulă și astfel măcar o parte din navigatori se vor salva.

Totodată, șansele lui Alain și Bisschop vor crește, deoarece vor beneficia de o cantitate mai mare de apă și de hrană.

În cazul în care insula era nelocuită, echipajul va trebui să hotărască ce face — se întoarce sau rămâne pe uscat, în funcţie de șansele de supravieţuire pe care aceasta le oferă.

Indiferent de finalul încercării, echipajul se simţea mobilizat și era gata să-și joace această ultimă carte. Vântul de nord-est persista și mărea șansele plutei de a atinge insula Rakahanga.

În cea de-a o sută patruzecea zi de navigaţie, la 29 august, pluta se afla la 30 de mile est de insulă. De la această distanţă nu lăsa impresia că ar fi populată. Dacă vântul ar fi suflat mai mult dinspre est era posibilă atingerea insulei Rakahanga, dar nu și a celei de-a doua, Manihiki.

Scheletul micii plute a fost realizat, iar navigatorii așteptau cu nerăbdare ziua următoare.

În zori, Alain a controlat direcţia și poziţia. Din păcate, vântul de est nu era prea eficient, astfel că atingerea insulei nu se putea realiza înainte de căderea serii.

Sosise clipa să opteze pentru una din cele trei variante:

1. Să reducă viteza și să încerce să se menţină pe cât posibil în dreptul insulei;
2. Să cârmească spre stânga încercând să ajungă în Manihiki;
3. Să joace totul pe o carte — să cârmească spre Raka hanga, sperând într-o acostare reușită.

După-amiază a început să bată vântul dinspre nord, astfel încât primele două variante se excludeau de la sine. În plus, ideea de a risca pierderea ocaziei de a acosta la Rakahanga nu putea fi acceptată de acești oameni atât de greu încercaţi.

La prânz au deschis ultimele conserve. După ce-au mâncat au aruncat peste bord toate obiectele pe care le considerau inutile și le-au adăpostit pe cele preţioase. Bisschop, cu eforturi supra omenești, s-a ridicat din dorinţa ca și în această situaţie dificilă să-și ajute tovarășii cu sfaturile-i preţioase.

Puţin după orele 17,00, la orizont s-a conturat insula. După o sută patruzeci și una de zile vedeau pentru prima dată uscatul.

S-a lăsat seara. *Tahiti-Nui III* se apropia tot mai mult de ţărm.

Din fericire era lună plină, iar membrii echipajului puteau urmări direcţia drumului spre uscat. În acest moment, cea mai importantă problemă pe care o aveau de rezolvat era găsirea unei deschizături sau a unui loc mai plat în recif prin care pluta să poată trece.

Cu puţin înainte de orele 21,00 au aruncat ancora plutitoare construită din lemnul destinat pentru *Tahiti-Nui IV,* sperând că ea va frâna cât de cât înaintea plutei. Juanito stătea la cârmă, în vreme ce Jean și Hans îl luaseră între ei pe Bisschop, care-i ţinea cu mâinile de după gât.

Până în ultima clipă, Alain a căutat o deschizătură în recif, dar fără succes.

Tahiti-Nui III s-a apropiat de uscat trecând prin resac la orele 21 fără câteva minute. Vuietul valurilor le acoperea vocile. Când Alain l-a privit pe Bisschop a remarcat expresia triumfătoare și zâmbetul ce-i lumina faţa.

Apoi, totul s-a petrecut fulgerător. Iată ce îşi amintește

Alain: „Am simţit că pupa se ridică și pluta este aruncată înainte. Ce-a mai urmat nu știu. Am ieșit la suprafaţă, mă durea capul, dar eram fericit că aveam din nou aer. Primul pe care l-am zărit a fost Juanito, care se afla aproape de ţărm, în apa ce-i ajungea până la brâu. Apoi au apărut capetele lui Jean și Hans, periculos de aproape de butoiul care se spărgea de corali. Lipsea doar Eric. Îmi era teamă să nu fi fost prins sub plută. M-am scufundat imediat și am căutat sub grinzi plin de speranţă și în același timp de teamă. Când am revenit la suprafaţă am zărit corpul lui Eric în imediata apropiere a plutei.

Mi-au trebuit doar câteva secunde pentru a ajunge lângă el.

L-am apucat de umeri. Cu greu am reușit să-l menţin cu capul la suprafaţă. Jean mi-a sărit în ajutor. Amândoi am încălecat pe flotoare și am reușit să-l ţinem pe Eric la suprafaţă. Când l-am dezbrăcat de hainele grele de apă ne-am dat seama că trebuia să facem asta înainte de a ajunge în vârtejul de lângă ţărm. Chiar un bun înotător în formă fizică perfectă s-ar fi scufundat sub greutatea hainelor. Ce să mai spunem de Eric, epuizat și bolnav. În plus, nici nu știa să înoate. Mă obseda un

gând — prea târziu!”

Pentru a-l salva am hotărât să-l ducem pe ţărm spre a-i putea face respiraţie artificială. Distanţa nu era mare — aproximativ o sută de metri — dar pluta era azvârlită înapoi de curenţii ce veneau dinspre uscat. În plus, epava, aruncată de valuri reprezenta un real pericol pentru cei care încercau să se apropie de ea.

Transportarea lui Eric, inconștient, pe valurile mari de către oamenii epuizaţi era la fel de riscantă. Până la urmă.

Alain și Jean au hotărât să rămână pe plută, alături de Bisschop, așteptând ca valurile să-i ducă pe plajă. Ajunși pe uscat au început imediat să-i facă respiraţie artificială. De la răsturnarea plutei trecuseră aproape trei ore. Eforturile desperate de a-l salva n-au dat niciun rezultat. Bisschop murise.

În urmă cu doi ani, medicii îl sfătuiseră pe Bisschop să renunţe la această escapadă, date fiind vârsta sa și sănătatea precară.

„Medicul nu știa că totdeauna am fost animat de dorinţa de a trăi intens, că niciodată nu m-am temut de moarte. El nu putea înţelege că, indiferent de faptul că organismul meu necesită «reparaţii capitale», mintea îmi funcţionează perfect.

Nu sunt decât în aparenţă un balon dezumflat, de fapt am suficiente resurse pentru a mă avânta chiar în cele mai grele întreprinderi.

Să admitem că mă înșel, că voi pieri pe Ocean. Puţini mă vor plânge, în schimb mulţi se vor bucura — cei dornici de senzaţie, dușmanii… Ce titluri fulminante: «Căpitanul lui *Tahiti-Nui* moare pe Ocean», «Înmormântarea bătrânului căpitan în Pacific».

Ce senzaţie ar stârni acest fapt prins într-un film destinat expediţiei noastre! O secvenţă excepţională, demnă de Hollywood: echipajul acoperă corpul neînsufleţit al căpitanului cu o multicoloră mantie polineziană din Rurutu. Filmat subacvatic, corpul se scufunda lent în apa transparentă, de culoarea azurului.

Și o altă scenă (care ar putea fi realizată și în studio, fără dificultate): un rechin ce se apropie lacom de cadavru…”

După cum se vede, Bisschop avea o concepţie sui-generis despre viaţă. Toată această confesiune nu este lipsită de o anume doză de ironie…

Echipajul a constatat cu bucurie că insula pe care naufragiaseră era locuită. Ajutorul localnicilor le-a fost deosebit de preţios. În ciuda numeroaselor luni de lipsuri, greutăţi și a celor două săptămâni de derivă pe minuscula plută, starea oamenilor nu era chiar atât de proastă. Organismele tinere și sănătoase s-au refăcut rapid. Mult mai greu însă s-a refăcut psihicul acestor încercaţi navigatori. Uitau greu desperarea ultimelor zile, animozităţile ce se iviseră și, mai ales, deznodământul tragic al acestei optimiste escapade.

În certificatul de deces al lui Bisschop se specifica faptul că moartea s-a datorat unei lovituri puternice în regiunea occipitală și fracturării vertebrelor cervicale produse în momentul răsturnării plutei.

Conform relatării lui Alain Brun, în clipa când l-a privit pentru ultima oară pe căpitanul său, alături de care navigase trei sute cincizeci de zile, parcurgând zece mii de mile pe Ocean, a remarcat întipărit pe faţă acel zâmbet triumfător pe care-l

observase în clipa apropierii de uscat.

Norocul i-a ajutat să recupereze cu ajutorul localnicilor cilindrul în care se aflau hărţile, jurnalul de bord și filmele, materiale ce i-au permis ulterior lui Alain să reconstituie întreaga expediţie cu multă exactitate.

Sfârșitul expediţiei lui *Tahiti-Nui II,* mai puţin tragic decât s-ar fi putut aștepta — a stârnit numeroase discuţii. Fără a intra în amănunte, omiţând faptul că pluta de chiparos și-a pierdut flotabilitatea datorită coroziunii flotoarelor metalice, fără a încerca să aprofundăm cauzele care au dus la alegerea neinspirată a echipajului, trebuie să admitem totuși că s-au comis greșeli care ar fi putut să se soldeze cu moartea întregului echipaj.

Greșeala fundamentală constă în nemenţinerea legăturii permanente prin radio, pe traseul de câteva mii de mile, la bordul unei plute nesigure, pierdute în imensitatea Pacificului.

Apoi ar putea fi incriminate constatarea târzie a faptului că pluta îşi pierde flotabilitatea și nesolicitarea ajutorului când acest lucru a devenit evident.

Lipsa inexplicabilă a unor mijloace elementare de salvare, absolut necesare în acest gen de expediţie, este o altă greșeală.

N-au fost luate o barcă pneumatică prevăzută cu apă și alimente pentru întregul echipaj, mijloace de semnalizare pentru a avertiza vasele și avioanele cu care se întâlneau, raţii alimentare de salvare, ambalate etanș, încă din fabrică, pentru a nu se umezi, colaci de salvare (absolut necesari la acostare).

Toate acestea ar putea fi considerate doar niște „regrete tardive”, dar ele rămân un avertisment pentru cei care se aven turează pe mare și nu vor să sfârșească tragic, ca urmare a nerespectării normelor elementare de securitate.

Așa cum am prezentat în biografia sa (cap. 7), Eric de Bisschop era un om deosebit și un excelent navigator. Citind descrierea vieţii și călătoriilor lui trebuie să reţinem acele fapte și motive care justifică atitudinea lui și unele greșeli comise. Altfel, imaginea acestui veteran al Oceanului va fi alterată.

Alain Brun, navigator pasionat, care a preluat conducerea când Bisschop, epuizat, nu și-a mai putut îndeplini funcţia de căpitan, l-a caracterizat cel mai bine:

„Dacă am renunţa la toate aprecierile care încep cu «ce-ar fi fost dacă» și ne-am menţine doar în limitele faptelor, am constata că cei patru oameni care și-au încredinţat vieţile lui Bisschop, aventurindu-se sub conducerea lui în această îndelungată cursă de mii de mile în imensitatea Pacificului, s-au întors sănătoși la casele lor.

1. Danielsson Bengt FROM RAFT TO RAFT. Doubleday and Company Inc., 1960.

2. Danielsson Bengt Z THATWY NA TRATWE. Iskry, Warszawa. 1963.

10. DE TREI ORI ARTĂ
CANTUTA II – EDWARD INGRIS

„Începeau să ne lipsească apa, hrana, forţa și, în cele din urmă, încrederea…”

După opt ani de la expediţia *Kon-Tiki* și un an de la călătoria solitară a lui William Willis pe pluta *Seven Little Sisters,* a avut loc o expediţie internaţională al cărei traseu pleca din Talar (în Perú). Conducătorul.

Edward Ingris, de origine ceh, avea în subordine un argentinian, un olandez, un peruan și o indiancă de pe lacul Titicaca (prima femeie care participa la o expediţie pe plută).

La 4 decembrie 1955, într-o perioadă cel puţin nefavorabilă, din portul Talar, situat la nord, a pornit într-o lungă călătorie pluta *Cantuta,* construită din lemn de bal să căreia nu i se dădeau șanse prea mari de a ajunge în largul Oceanului.

Prevederile pesimiștilor au fost confirmate. *Cantuta* a ajuns într-o zonă de curenţi nefavorabili cu furtuni ce veneau din cele mai neașteptate direcţii, care o făceau să înainteze în zigzag, deviind de la cursul fixat. Eforturile curajoșilor, dar neexperimentaţilor navigatori s-au dovedit zadarnice. S-au scurs câteva săptămâni. Furtunile alternau cu perioade de liniște.

Pluta se scufunda tot mai mult. Începeau să le lipsească apa, hrana, forţa și, în cele din urmă, încrederea. După nouăzeci de zile de luptă cu Oceanul, echipajul s-a văzut nevoit să abando neze. Starea plutei era jalnică, rezervele epuizate și navigatorii la capătul puterilor.

Semnalele lor au fost recepţionate de un post al marinei militare a S.U.A. Le-a venit în ajutor un crucișător care a salvat echipajul de pe pluta ce se scufunda. Membrii echipajului, inclusiv fata, și-au păstrat curajul până în ultima clipă.

Încăpăţânat, Ingris nu a renunţat la intenţia sa de a străbate Pacificul pe o plută. În 1958, când Eric de Bisschop se pregătea să pornească cu *Tahiti-Nui II,* Ingris l-a implorat să-l ia în echipaj. Din păcate, acesta era complet, deși nu în cea mai fericită formulă.

Alain Brun relatează că Ingris a insistat până în ultimul moment să fie luat în echipaj.

În luna aprilie 1959, împreună cu unul din vechii săi tovarăşi și cu alţi doi, Ingris pleca într-o nouă expediţie în Pacific.

Cantuta II, tot din balsa, asemănătoare ca formă cu *Kon-Tiki,* mai bine aprovizionată decât prima, pleca din Callao (experienţa primei călătorii, cât și cea a lui *Tahiti-Nui* II erau, deci, folosite), cu intenţia de a atinge Sarnoa. Primele zile au însemnat acomodarea la condiţiile neobișnuite, echipajul însușindu-și cunoştinţele necesare de navigaţie.

Curtată la început spre nord de curentul Humboldt, *Cantuta* II înainta încet, dar sigur, depărtându-se de ţărmurile peruviene. O lună mai târziu se afla la nivelul

insulelor Galapagos pe care le-au depășit la o distanţă menită să-i asigure securitatea.

Echipajul suporta bine călătoria. Cei doi care participaseră la expediţia anterioară îşi aduceau aminte de cele întâmplate ca de un coșmar…

Minată de vânturi favorabile, *Cantuta* II parcurgea zilnic 60 de mile. Când Oceanul se învolbura sub acţiunea vânturilor, aborda cu siguranţă valurile, purtându-și echipajul peste abisurile Oceanului. Rezervele de hrană erau completate cu macrourile și bonitele pescuite, la care se adăugau peștii zburători ce că deau pe punte. Și astfel timpul trecea…

Cantuta II.se îmbiba cu apă și începuse să se scufunde lent în Ocean.

Au lăsat la pupa multe mile, astfel încât membrii echipajului erau optimiști. Fără prea multe peripeţii, menţinând permanent contactul cu uscatul, după trei luni, *Cantuta* II a atins Tuamotu, eșuând pe un recif.

Cantuta II a parcurs în total 5.000 de mile.

Perseverenţa lui Ingris a fost pe deplin răsplătită. Expediţia lui a demonstrat că o condiţie fundamentală a reușitei este alegerea inspirată a traseului, anotimpului și, bineînţeles, a echipajului.

11. CU PLUTA PE ATLANTIC
POT-AU-NOIR II – RENÉ LESCOMBE

„Mă simt ca un infirm când în cep să trăiesc normal. În schimb, de câte ori pornesc pe mare sunt într-o dispoziţie excelentă”.

Rareori viaţa permite realizarea visurilor. Exista totuși oameni care reușesc să-și îndeplinească dorinţele fără să ţină cont de preţul pe care trebuie să-l plătească…

Numele lui Lescombe este cunoscut doar într-un cerc restrâns, chiar și printre naviga tori. Viaţa acestui om curajos a fost deosebit de zbuciumată.

Copilăria și-a petrecut-o într-un mic sat francez din departamentul Dorgon. După terminarea liceului a urmat cursuri universitare. Soarta însă îi rezerva surprize. Tânărul lingvist a nimerit în armata franceză care în acea vreme purta un război nedrept în junglele Indochinei.

Lescombe, grav rănit, și-a pierdut un ochi, rămânând în firm pentru tot restul vieţii. Nu s-a resemnat, căci prin natura sa nu putea vegeta în cine știe ce colţ liniștit. A plecat aşadar în jungla africană cu intenţia de a-l întâlni pe Hemingway aflat pe acele meleaguri.

Unicul trofeu al acestui lung safari a fost un excelent film documentai pe care a obţinut ceva bani. Abandonat de soţie, s-a stabilit în satul pescăresc Canon din golful Biscaya. S-ar putea ca o voce tainica să-l fi îndemnat spunându-i: „alege

călătoria ca un mijloc de a te exprima, așa cum alţii aleg muzica sau pictura”. Într-adevăr, era un ţel nobil — va străbate Atlanticul singur, la bordul unui yacht.

Vasul costa destul de mult, astfel încât Lescombe plecă la Bordeaux pentru a câştiga banii necesari. Nu se dă în lături de la nicio muncă, oricât de grea — hamal, spălător de vase în restaurant ș.a. De multe ori rabdă de foame două-trei zile pentru a economisi câţiva franci.

Timpul se scurgea, dar suma necesară se aduna greu. Pierzându-și răbdarea, Lescombe se hotărăște să-și construiască o plută de pin. Neavând destui bani este nevoit să-și împartă timpul între munca pentru agonisirea banilor și construirea plutei.

Și astfel a realizat primul său „vas” — o plută greoaie de 13 tone, alcătuită din 7 trunchiuri de pin, dotată cu o pânză dreptunghiulară și o cabină asemănătoare unei cutii.

În vara anului 1957, pluta a fost lansată la apă. Nici Lescombe, nici tovarășul său de călătorie nu aveau cunoștinţe de navigaţie. Lescombe nici nu știa să înoate. Navigaţia şi-o însușise din manuale. Cu toate acestea, călătoria de probă întreprinsă de-a lungul ţărmurilor Franţei s-a sfârșit cu bine. Tovarășul său de călătorie i-a declarat însă că nu simte chemarea mării și l-a părăsit. Pus în faţa acestei situaţii, Lescombe s-a hotărât să plece de unul singur.

La 28 iunie 1959 pleacă fără a avea aprobările și echipamentul necesare. Intenţiona să ajungă până în America de Sud.

După două săptămâni de confruntări cu Oceanul, pluta se găsea pe un recif laţ armul Africii. Pescarii din acele locuri i-au salvat viaţa solitarului navigator.

Încăpăţânatul francez reia totul de la început: muncește, economisește, construiește…

După o jumătate de an, noua plută *Pot-au-noir* era gata.

Fără a ţine cont de sfaturile prietenilor care-l îndemnau să renunţe, Lescombe pleacă pe Ocean. Șansele sale erau de astă dată mai mari — acumulase cunoștinţe de navigaţie și poseda materiale mai bune.

La început, Atlanticul i-a fost favorabil. Prima săptămână de navigaţie a trecut fără dificultăţi. În cea de-a doua, o furtună violentă a zdrobit pluta și a aruncat-o pe ţărmul african.

Lescombe reia totul. Construiește o a treia pluta *Pot-aunoir II.* Din nou, muncă, economii, planuri.

Neîngenuncheat, solitarul Lescombe mărturisea: „Mă simt ca un infirm când încep să trăiesc obișnuit. În schimb, de câte ori pornesc pe mare sunt într-o dispoziţie excelentă”.

Următoarea plută o lansează la apă la sfârșitul anului 1959.

Cu rezerve minime, cu un echipament mai mult decât modest.

Lescombe pornește în aceasta nouă expediţie la începutul anului 1960. Timp de cinci zile, vântul și stâncile din apropierea ţărmului l-au ţinut pe loc, neîngăduindu-i să ia startul. În cea de-a șasea zi, un vânt favorabil a umflat pânzele plutei.

Pot-au-noir II a început să se îndepărteze de ţărm.

Lescombe se străduia ca în măsura posibilităţilor să-și ducă pluta spre apus, urmărind să atingă zona în care suflau alizeele.

Reușind, timp de o săptămână navighează fără probleme.

Simte că de astă dată va izbândi. Pescuiește fără succes, și se limitează la pâine și apă. Pe plută zilele nu se deosebeau una de alta.

După douăsprezece zile de navigaţie cerul s-a înnorat. Valuri înalte au început să asalteze pluta.

Lescombe și-a luat toate măsurile de precauţie, a verificat toate legăturile și a coborât pânzele. Nu după mult timp a izbucnit uraganul. Două zile și două nopţi navigatorul solitar n-a închis ochii. Fiecare val putea fi fatal pentru *Pot-au-noir II.*

Lescombe nu mai trăise până atunci într-un asemenea infern.

Pluta a rezistat. Oceanul s-a liniștit și singuraticul navigator a început s-o repare. Victoria repurtată asupra furtunii i-a întărit încrederea în forţele proprii.

După o lună, o nouă furtună avea să-l pună la încercare.

Vântul îndoia catargul și șuiera printre cablurile de ancoraj, în vreme ce pluta scârţâia din toate încheieturile. Se părea că va ceda. Dar nu! Încet, încet vântul s-a potolit. Timp de două săptămâni pânzele aveau să atârne nemișcate. Zile grele pentru navigator — peștii nu mușcau momeala, apa se împuţina văzând cu ochii.

Dar ziua cea mare era aproape. Lescombe zărește uscatul.

Pluta acostează pe ţărmul de est al insulei Barbados. Slab, ars de soare, navigatorul coboară cu mare dificultate pe uscat…

Atlanticul a fost însă străbătut.

„Aventurierul R. Lescombe a străbătut Oceanul în cinci zeci de zile, ajungând până în Antile” au scris ziarele. De altfel presa nu i-a acordat prea multă atenţie, tratându-l ca pe un nebun care și-a propus să treacă Atlanticul pe o plută.

1. Borden Charles A. SEA QUEST Robert Hale, London.
2. Voitov V., Skriaghin L. KUȘIENIE V MORE OTCEAIANIA. Molodaia Gvardia.

12. TRAGICA EXPEDIŢIE A LUI LESCOMBE
1.000 BORNES – RENE LESCOMBE

“Pescarii au încercat de două ori să se apropie de Lescombe, dar fără succes…”

Eroul expediţiei solitare pe Atlantic se stabilise acolo unde acostase — în Antile. Preda limba franceză într-o școală rurală. Oceanul continua însă să-și exercite atracţia asupra lui. Lescombe a început aşadar să-și construiască noua plută

(7,9 X 2,7 m), *1.000 Bornes.* Era o plută catamaran, cu două flotoare metalice, care se scufundau destul de mult. Avea în centru un catarg și o cabină improvizată. Două derivoare mari urmau să ferească pluta de derivă.

Puţini navigatori, chiar dintre cei mai curajoși, ar fi riscat să se aventureze pe

Ocean la bordul unei asemenea ambarcaţii.

La început, pluta nu reușea să înainteze, fiind deviată de vânt. Apoi, datorită construcţiei bine concepute, ea a reușit să navigheze cu vânt travers.

La 31 martie 1963 (după alte surse, la 8 martie) Lescombe părăsește Guadelupa în direcţia nord-est. Ţinta călătoriei lui era golful Biscaya. La bord avea un echipament sumar, rezerve reduse de hrană. Aparatul de radioemisie lipsea.

În cursul călătoriei, poziţia îi era furnizata de vasele pe care le întâlnea.

Pe uscat mă simt rău — le scria prietenilor — ca o pasăre bătrână obișnuită să zboare liberă și care este ţinută într-o colivie. Dar câtă putere și bucurie simt atunci când îmi risc pielea aventurându-mă pe mare. Poate că e stupid, dar eu mă simt minunat”.

1.000 Bomes înainta lent pe Atlantic, înfruntând vânturi nefavorabile. Lescombe însă nu-și pierdea optimismul. Era convins că va atinge ţărmul Franţei. Visa să revină în patrie și să-și construiască o plută solidă, bine echipată, cu care să întreprindă o călătorie în jurul lumii, până la furtunosul Cap Horn.

Marinarii de pe vasul sovietic *Albatros* au remarcat mica ambarcaţie, o combinaţie între yacht și plută, cu un singur om la bord. Lescombe le-a adresat rugămintea de a-i preciza coor donatele: „Am întâlnit peste cincizeci de vase, dar numai cinci s-au apropiat de mine — le-a spus membrilor echipajului – patru erau sovietice”. La 27 mai *1.000 Bomes* a fost văzută la nord de Azore, de un vas grecesc. Lupta din greu cu valurile, dar înainta cu încăpăţânare spre est. Au urmat zile în care nu s-a mai știut nimic despre *1.000 Bomes.*

La 7 iunie, un vas pescăresc portughez a zărit pluta în regiunea insulelor Azore înfruntând furtuna fără catarg. Pes carii au încercat de două ori să se apropie de Lescombe, dar fără succes… Apoi nimeni nu l-a mai văzut.

Tragicul sfârșit a fost în scurt timp confirmat: 1.000 *Bomes* a fost zdrobită de stâncile celei mai estice insule din arhipelagul Azore — Flores.

Pescarii portughezi au găsit pe ţărmul stâncos resturile plutei și un cadavru sfârtecat. Identitatea i-a fost stabilită pe baza documentelor aflate într-o cutie metalică — era René Lescombe.

1. Borden Charles A. SEA QUEST. Robert Hale, London, 1968.

2. Voitov V., Srkiaghin L.» KUȘIENIE V MORE OTCEAIANIA. Molodaia Gvardia.

13. VÂRSTA NU ESTE UN IMPEDIMENT
AGE UNLIMITED –WILLIAM WILLIS

După încheierea cu succes a călătoriei pe *Seven Little Sisters,* cu care a parcurs aproape șapte mii de mile, William Willis s-a întors la casa părintească din S.U.A. în acest timp și-a editat cartea intitulată „Zeii au fost milostivi”, în care a descris întâmplările mai mult sau mai puţin fericite trăite în timpul cursei sale solitare, care

a durat o sută cincisprezece zile.

Willis trăia fericit, alături de soţia sa, bucurându-se de popularitate și stimă.

Împlinind șaizeci și patru de ani a observat că organismul său începea să cedeze. Simptomele de diabet, artrită, frecventele indigestii începeau să-l pună pe gânduri. Vârsta îşi spunea cuvântul, dar Willis nu era dispus să accepte.

În permanenţă a manifestat interes pentru medicină și a dus o viaţă menită să-i aşiguri sănătatea și longevitatea.

Era convins că va găsi totdeauna un remediu pentru orice boală.

Locuia în sudul Californiei, într-o casă ce se afla în mijlocul unei grădini cu numeroși pomi fructiferi. De jur-împrejur, colinele însorite se profilau pe cerul azuriu. Dacă există un loc unde natura îşi dovedește generozitatea, acesta era colţul în care se refugiase Willis.

Simţindu-se șubrezit, a recurs întâi la exerciţii yogha și la hidroterapie. Bea ceaiuri de plante și din timp în timp, săptămâni în șir, apă distilată. Se hrănea cu făinoase sau ţinea regim strict vegetarian. Și-a construit și o saună pe care o folosea îndelung. După câteva luni, soţia, încercând să-l scutească de decepţii, i se adresă: „Nu spera prea mult. În fond ai șaizeci și cinci de ani”.

Și totuși, tratamentul pe care și l-a impus s-a soldat cu rezultate excelente: „M-am vindecat — afirma Willis — acum simt din nou pământul sub picioare”.

Aproape zilnic făcea plajă împreună cu soţia și înota îndelung.

Într-o zi, care nu se deosebea cu nimic de celelalte, amintirile călătoriei l-au năpădit.

Albastrul cerului și verdele de smaragd al Oceanului îi aduceau aminte de cele admirate de pe pluta de bambus în compania pisicii și a papagalului, în timp ce alizeul îl purta spre apus. Singur în imensitatea Pacificului…

Trecuse multă vreme. Poate nu chiar atât de multă. Meekie continua să se afle într-o formă excelentă.

Să mai călătorească încă o dată, singur, fără să-l tulbure nimeni, spre Australia. La fel ca atunci dorea să mai asculte o dată cântecul Oceanului.

De câte ori îşi aducea aminte simţea nevoia să se lase în voia visurilor. Zile în șir făcea planuri. Zadarnic soţia sa încerca să-l convingă că este cazul să fie rezonabil, să-și dea seama că vârsta marilor aventuri a trecut, să se mulţumească cu amintirile.

Nicio fiinţă nu-l putea reţine. Și, în cele din urmă, soţia a fost nevoită să capituleze: „Pleacă — altfel nu vei mai putea trăi.

În scurt timp, Willis a scris în Ecuador, solicitând ajutor pentru procurarea trunchiurilor de balsa. Corespondenţa s-a prelungit mult și în cele din urmă a ajuns într-un punct mort.

Era imposibil să-și procure lemn de balsa. Poate mai târziu, după trecerea anotimpului ploios. După opt sau zece luni. Dar și atunci era incert. Willis nu-și putea permite să aștepte atât de mult…

Într-o zi, pe când se plimba pe plajă a dat peste ţeava unui dragor, care săpa bazinul destinat unor yachturi. Willis a pus mina pe ţeavă cu intenţia de a o da la o

parte. Brusc, a ex clamat — ţevi! Iată rezolvarea! Soţia a remarcat sceptică:

„N-am mai văzut ţevi care să plutească”.

„Nu-ţi face griji — îi spuse Willis — mă vor purta până în Australia”.

După câteva săptămâni, Willis a plecat la New York. S-a apucat de lucru cu energia-i caracteristică, fără să ţină cont de gerul aspru care se abătuse asupra litoralului estic.

Prin scrisori, telefoane și telegrame, Willis a comandat lemn, cabluri, pânze, echipament de bord și, bineînţeles, ţevile necesare…

Concomitent, el a întocmit schiţa viitoarei sale plute. Conform acesteia urma să construiască trei pontoane între care vor fi așezate straturi de poliuretan în lungime de șase metri (două lateral și unul în centru). Lungimea plutei pe linia de plutire atingea 10,2 m, iar lăţimea, aproximativ 6 m.

Deasupra pontoanelor urma să fie amplasată puntea, care consta din două scânduri late din lemn de pin. Catargul principal, cu două picioare, măsura 11,6 m, iar randa 6 m. Între ele avea să fie plasată cabina destinată navigatorului, hărţilor, instrumentelor, aparatelor de filmat ș.a. Spaţiul locuibil era destul de mic — 2,1X1,5m. Cele două cârme aveau să fie amplasate pe partea laterală a pontoanelor.

Întregul ansamblu urma să fie sudat de așa manieră, încât să suporte încărcături maxime.

Willis s-a supus unui control medical meticulos. Rezultatul a fost peste așteptări — starea sănătăţii perfectă. Electrocardiograma l-a surprins și pe medic: „La naiba! a exclamat el. E ceva în neregulă? — a întrebat Willis. Dimpotrivă, totul este atât de exact, încât parcă ai avea în loc de inimă o mașină.

Am să-i arăt înregistrarea unui prieten, medic cardiolog. Va fi de acord cu mine că ai o inimă de taur”.

Între timp, Zvi Gezari, specialist în prelucrarea metalului, construia la New Jersey o plută care cântărea zece tone.

La 2 mai ea urma să fie gata.

Paralel, Willis căuta un tovarăș de călătorie. Alegerea lui s-a oprit asupra lui Kaki, o pisică maronie, cu niște ochi de culoarea chihlimbarului.

A doua zi, pluta a fost îmbarcată pe vasul *Santa Margarita.*

Când pânza a fost înălţată, ziariștii care asistau la eveniment au putut citi următoarea deviză: *Age Unlimited* — fără limită de vârstă. Curios, dar totodată simbolic nume pentru pluta lui Willis.

Urări de succes și strigăte de rămas bun au însoţit vasul ce se îndrepta spre sud având la bordul plutei pe Willis cu soţia și pe Kiki.

În timpul călătoriei, soţii au fost trataţi cu o amabilitate deosebită. Willis îşi petrecea majoritatea timpului în cabina de comandă, pentru a-și reîmprospăta cunoștinţele de navigaţie, lucru cu atât mai necesar cu cât de nouă ani nu mai pusese mina pe un sextant.

Îl interesa în special navigaţia după trecerea de meridianul 180, dincolo de insulele Fidji, deoarece nu navigase niciodată în emisfera estică.

Din cabină privea pluta care, raportată la gabaritul vasului, părea o jucărie.

La 16 mai 1963, vasul a acostat la Callao, iar pluta a fost lansată la apă. A doua zi ea a fost remorcată până la baza marinei militare. Peruanii l-au întâmpinat pe Willis cu entuziasm: „Aveam senzaţia că revin acasă după nouă ani de absenţă” scria Willis în memoriile sale.

În timpul audienţei pe care i-a acordat-o, ministrul marinei i-a spus lui Willis: „Doresc să vă reamintesc că pentru dumneavoastră Perú este a doua patrie. Guvernul, statul, poporul peruan vă vor acorda tot sprijinul. Suntem mândri că în 1964 aţi plecat în faimoasa dumneavoastră expediţie de pe ţărmurile acestei ţări, ca și de faptul că doriţi să reeditaţi acest start. Așa cum atunci am așteptat și v-am dorit să ajungeţi cu bine în Samoa, tot astfel vă urăm acum să acostaţi pe ţărmul Australiei.

Soţii Willis au fost cazaţi tot în hotelul Bolivar, ca și în urmă cu nouă ani.

Ultimele pregătiri au început. *Age Unlimited* a fost trasă pe ţărm. Puntea i-a fost acoperită cu o împletitură, iar cabina de tablă înlocuită cu una din lemn. Lemnul de bambus avea menirea să-i amintească lui Willis uscatul, lucru nu lipsit de importanţă pentru psihicul unui călător singuratic pe Ocean.

Cu ajutorul soţiei sale Willis și-a asigurat rezerve de hrană calculate să-i ajungă opt-nouă luni.

Presa peruviană a avut o sursă inepuizabilă de senzaţie.

Se relatau succesele anterioare înregistrate de Willis și se făceau pronosticuri și aprecieri asupra noii sale expediţii. Se reamintea că îi fusese acordat titlul de „Navegante solitario”. Zilnic Willis acorda interviuri, era fotografiat alături de pluta sa și, bineînţeles, de pisică.

S-au făcut o serie de pronosticuri: majoritatea erau de părere că o călătorie solitară de 11.000 de mile pe o plută depășește posibilităţile umane. Puţini erau cei care-i cunoșteau vârsta — șaptezeci de ani, lucru ce ar fi sporit îndoielile.

Se apropia ziua „botezului”. Doamna Willis a adus o sticlă de șampanie și a rostit: „Te botez *Vârstă nelimitată”.* Înainte de a sparge sticla a șoptit numai pentru ea „Mică plută, du-l cu bine până în Australia!” Nobila băutură a acoperit cu spumă flotorul metalic. Au răsunat îndelungi ovaţii și aplauze.

Desprinzându-se din mulţime, un bărbat în uniformă, ţinând de mină un băiat, s-a apropiat de Willis. S-a prezentat și i s-a adresat: „Iată-l pe fiul meu. Se numește William. S-a născut în timpul expediţiei dv. Pe *Seven Little Sisters”.* Apoi, un necunoscut i-a propus să-l aprovizioneze cu fructe și legume. Willis a acceptat, dar nu știa ce-l așteaptă. A doua zi i-au fost trimise câteva tone de morcovi, ceapă, roșii reprezentând cadoul necunoscutului, un mare negustor de fructe și legume. Acesta i s-a adresat lui Willis: „ia-mă cu tine și-ţi ofer în schimb vila mea”.

„Ia-l — a intervenit doamna Willis — n-am avut niciodată casa noastră”.

Willis era gata de drum.

La 4 iulie 1963, orele 14, 30, remorcherul s-a pus în mișcare, trăgând-o pe *Age Unlimited.*

Mulţimea s-a adunat în portul Callao pentru a asista la startul acestei curse

extraordinare. Nu lipseau nici reprezentanţii corpului diplomatic, nici ziariștii.

Sirenele vapoarelor aflate în radă au salutat pluta. Callao, cel mai vechi port de pe ţărmul vestic al Americii îşi lua astfel rămas bun de la marele navigator.

Sufla un vânt rece, pătrunzător. Perú se afla în plină iarnă.

Grijuliu, Willis a acoperit cutia de lemn care o adăpostea pe Kiki ce se lipise de Aussie, un motan tânăr pe care-l luase pentru a-i ţine companie.

Încet, încet, pluta se îndepărta de ţărm. Willis n-a mai distins feţele acelora care-l conduseseră; la capătul digului se deslușea încă silueta soţiei sale.

Cei trei marinari care l-au însoţit în timpul remorcării au executat cu îndemânare toate manevrele necesare. Ajunsă în larg, *Age Unlimited* se legăna pe valuri. Vizibilitatea era slabă.

La căderea nopţii, valurile au început să crească. Willis a intrat în colibă și s-a culcat obosit de eforturile zilei. Brusc, s-a trezit cu senzaţia unei catastrofe iminente. I se părea că pluta se scufundă, pentru ca apoi să se înalţe în văzduh. Când a ieșit pe punte i-a auzit pe cei de pe remorcher care-l strigau întrebându-l care e situaţia pe plută. Le-a comunicat că totul pare în ordine.

Un val imens, provocat de un cutremur era cauza saltului pe care îl făcuse pluta. Era ora 0,45.

Cei trei marinari s-au culcat, în vreme ce Willis a rămas pe punte, meditând la lunile lungi de singurătate care urmau.

Se gândea la răspunderea imensă care-i revenea, la greutăţile și pericolele pe care, la vârsta lui, trebuia să le înfrunte.

Dimineaţa remorcherul s-a oprit, marinarii au părăsit pluta și la orele 8, 30 *Age Unlimited* a început să plutească ușor în derivă. Willis a întins vela mare, trecând la cârmă. Călătoria începuse.

Remorcherul a înconjurat pluta, astfel încât ziariștii și fotoreporterii să poată imortaliza momentul.

“Adios amigos” le-a strigat Willis încercând să acopere vuietul vântului și zgomotul motoarelor. Apoi remorcherul s-a îndepărtat rapid spre est. Cerul s-a acoperit cu nori, iar oceanul cu valuri înspumate. *Age Unlimited* era înălţată ritmic și înainta scârţâind pe zeci de tonuri. Willis, remarcând faptul că pluta este prea scufundată, a aruncat peste bord toate obiectele inutile și proviziile excedentare. Rezultatul n-a fost însă cel așteptat.

Deoarece vântul continua să crească în intensitate, navigatorul s-a hotărât să reducă suprafaţa velei mari ridicând focul. Pisicile au început să miaune jalnic, căutând cu privirea pământul. În schimb, cei doi porumbei călători luaţi de la Callao stăteau liniștiţi în colivia lor, hrănindu-se cu grăunţe.

Age Unlimited, cu cârma legată, îşi menţinea cursul, permiţându-i lui Willis să se odihnească și să iasă doar din când în când pe punte pentru a controla direcţia.

Prima zi de călătorie se apropia de sfârșit. Treptat, organismul de fier al lui Willis s-a adaptat la viaţa pe Ocean. Bărbatul de 70 de ani era nevoit să facă faţă dificultăţilor ce apar în mod obișnuit la începutul călătoriei. În această luptă continuă, zilele se scurgeau pe nesimţite.

Porumbeii, pe care-i eliberase în cea de a doua zi a călăto noi, ajunseseră deja acasă.

La 8 iulie poziţia plutei era 79° vest și 11° sud; înainta în direcţia nord-vest purtată de vântul dinspre sud-est. Oceanul era atât de zbuciumat încât, pentru a sta în picioare, era nevoit să se ţină cu amândouă mâinile. Apa înspumată se revărsa pe punte. Pisicile s-au dovedit foarte curajoase. Willis le-a „ancorat" pentru a nu fi luate de valuri. Acest lucru nu le-a făcut să-și piardă pofta de mâncare și, indiferente la ce se întâmpla în jur, se comportau normal, astfel încât nu-i creau niciun fel de probleme.

Age Unlimited înainta însă mult mai încet decât sperase Willis. Aceasta însemna că-l aștepta o călătorie incomparabil mai lungă decâtîşi planificase.

În condiţiile date estima că va fi nevoit să rămână pe ocean șase-opt luni, lucru pe care trebuia să-l ia în considerare de la început. Hrana trebuia raţionalizată, dar în același timp astfel dozată, încât să-i asigure substanţele și vitaminele absolut necesare. Era obligat să excludă orice preocupări minore. De exemplu, și-a propus să-și lase barbă, aceasta pentru a fi în concordanţă cu natura.

În zilele următoare vremea s-a menţinut mohorâtă. Pluta înainta spre apus, cu ușoare deviaţii către nord-vest. Aproape zilnic Willis punea în funcţiune aparatul de radio care-i cerea eforturi serioase căci trebuia să învârtă manivela dinamului pentru a putea transmite folosind alfabetul Morse. Transmise pe frecvenţa de 8364 kilohertzi, semnalele Salvita III erau recepţionate uneori de radioamatori din America de Sud.

La 10 iulie poziţia calculată era: 80°11' vest și 10°45' sud.

Willis observa peștii care apăreau în număr tot mai mare în jurul plutei și păsările ce se opreau din când în când pe cabină.

Vremea îi permitea să se odihnească, astfel încât se simţea foarte bine. Steagul american ce flutura pe catarg, același sub care navigase și *Seven Little Sisters,* îi conferea un sentiment de siguranţă.

La 12 iulie s-a produs o scădere bruscă de temperatură. Mânată de un vânt puternic, *Age Unlimited* înainta sub un cer plumburiu, cu o viteză de două noduri, în direcţia nord-est.

Willis îşi petrecea vremea efectuând mici reparaţii curente la bordul plutei. Adesea era obligat să lucreze din poziţii acro batice.— când intensitatea vântului creștea trebuia să reducă velatura, iar când scădea să înalţe pânzele.

Kon-Tiki avusese un echipaj compus din șase persoane, *Tahiti-Nui* din cinci. Manevrarea pânzelor era deci mai puţin solicitantă, fiind realizată de mai multe persoane. În plus, posibilitatea schimbării cartului la cârmă le-a asigurat o navigaţie mai rapidă. În schimb Willis, neavând niciun ajutor, era obligat să-și drămuiască somnul și să se hrănească când și cum apuca, solicitat de treburile de pe plută.

În cea de-a zecea zi a călătoriei, *Age Unlimited* se afla la 83°42' vest și 8°40' est, continuând să înainteze spre vest. Viteza medie atingea aproximativ 60 de mile. Callao se afla acum la 500 — 600 de mile în linie dreaptă.

A urmat apoi o zi grea pentru solitarul navigator; controlând cârmele metalice a

constatat că ambele erau avariate. Situaţia era gravă căci Willis nu poseda uneltele necesare pentru a le repara, iar reparaţia trebuia efectuată în timpul navigaţiei. Cel mai apropiat loc de acostare se afla la 225 mile spre nord, însă șansele de a-l atinge erau minime dat fiind vântul nefavorabil.

Și totuși, trebuia să întreprindă ceva pentru a-și putea continua călătoria.

Furtuna purta pluta ca pe o cutie metalică, fără posibilităţi de manevrare.

A doua zi Willis, cu durere în suflet, s-a hotărât să se întoarcă, nu înainte de a fi luat în considerare toate variantele pro și contra. Intenţiona să plutească spre nord-est, spre Guayaquil, unde urma să-și repare cârmele sau să-și procure lemn de balsa pentru noua plută. Entuziasmul său pentru catamaranul metalic îl părăsise. În noaptea precedentă plouase, lucru ce i-a permis să facă o baie caldă. Refăcut fizic, suporta mai ușor ideea eșecului. Pluta aborda greoi valurile care o loveau din toate părţile, lăsând impresia că-i vor smulge catargul și-l vor arunca peste bord.

Noaptea s-a scurs încet și apăsător. Dimineaţa Willis și-a dat seama că Guayaquil nu mai era de actualitate, navigaţia spre est fiind imposibilă, căci vântul și curentul Humboldt purtau pluta spre nord, ameninţând s-o ducă în zona calmului ecuatorial. Singura soluţie era să reia drumul spre vest, cu condiţia de a repara cârmele. În caz contrar urmau 3.000 de mile până la Marchize, unde ar fi găsit ajutorul necesar pentru a le înlocui.

Dar neplăcerile se ţineau lanţ. Emiţătorul refuza să funcţioneze. Willis îşi amintea că nici în călătoria anterioară n-a fost scutit de necazuri. De două ori se aflase la un pas de moarte, dar a reușit să se salveze. Aceasta îl făcea să spere că și de astă dată totul se va termina cu bine.

Oceanul continua să fie agitat. Jeturi puternice de apă măturau puntea. Păsările venite din Galapagos descriau cercuri deasupra plutei. Se roteau lin pentru ca brusc să plonjeze în apă în căutarea peștilor. Ore în sir Willis le privea, admirându-le agilitatea. Erau fregate, pietrele și altele care-și căutau hrana parcurgând distanţe lungi în urmărirea bancurilor de pești.

Willis se gândea des la soţia sa a cărei sănătate lăsa de dorit în clipa despărţirii. Se întreba ce face, cum suportă singură tatea. Probabil că revenise la New York, însă gândurile ei îl însoţeau pe Pacific.

Conveniseră ca într-una din zile să încerce să stabilească legătura prin telepatie. Willis credea în această posibilitate de comunicare. Bineînţeles că nu spera să o realizeze cu ușurinţa cu care stabilești o legătură telefonică, astfel încât aștepta cu răbdare…

Noaptea era calmă, însă destul de rece. Timp de câteva ore, Willis s-a lăsat pradă somnului, căci pluta îşi menţinea cursul dorit. În dimineaţa următoare a început să sufle un vânt cald. Navigatorul a făcut o baie și și-a uscat hainele umezite în timpul nopţii. S-a frecat bine cu o perie aspră și s-a limpezit în apa rece a curentului Humboldt.

Un val mai mare l-a săltat pe punte, depunându-l chiar în faţa cabinei.

Restul zilei și l-a petrecut la cârmă, încercând să menţină cursul în măsura în

care avariile o permiteau, făcând micile reparaţii ce se impuneau și lăsându-se în voia gândurilor care-l năpădeau. Seara și-a preparat o masă îmbelșugată — o ciorbă de legume din varză, ceapă, morcovi, roșii tăiate mărunt, pentru a fierbe cât mai repede. A condimentat-o cu piper, usturoi și chimion. Willis gândea cu jind că n-ar fi stricat și o bucată de carne de porc, dar renunţase de bunăvoie la carne, exceptând-o pe cea de pește. De altfel, vădea o grijă deosebită pentru rezervele de legume și era necăjit de fiecare dată când constata că unele s-au stricat și că trebuie să le arunce. Ceapa și cartofii se bucurau de cea mai mare atenţie, fiind considerate salutare împotriva scorbutului, mai eficiente chiar decât zeama de lămâie.

În călătoria anterioară pe *Seven Little Sisters,* alimentul de bază fusese făina de canihua în amestec cu o mică cantitate de apă, aliment foarte apreciat de indienii care trăiesc în Anzi, la mare altitudine, precum și de călugării tibetani. La aceasta se adăugau zahărul nerafinat și, din când în când, carnea de pește.

De astă dată alimentaţia era mai variată, dar tot fără carne.

Fasolea, orezul, lintea, făina de secară și de ovăz, cartofii uscaţi reprezentau alimentele de bază. Se adăugau supele concentrate, sucul de lămâie, măslinele uscate, sardelele, mierea, untul, pesmeţii marinărești, precum și untura în care prăjea peștele.

Și apa era raţionalizată. Experienţa anterioară l-a făcut mai precaut. Trei butoaie de lemn pline cu apă erau bine fixate chiar lângă intrarea în cabină. Fiecare conţinea 200 litri de apă. Rezervele îi puteau ajunge luni în șir.

Cum se explică oare aceste gusturi bizare ale lui Willis în ce privește alimentele? În urmă cu cincizeci de ani, când tânărul marinar naviga pe diverse vase cu pânze, consumul de carne se solda adesea cu îmbolnăvirea gravă a echipajului, condiţiile de conservare fiind necorespunzătoare. Oamenii preferau cartofii, ceapa și varza acră. Tot atunci se obișnuise să bea zilnic o cantitate mică de apă de mare, considerată ca remediu sigur împotriva răului de mare și bolilor în general.

Pluta înainta încet, dar sigur spre nord-vest. La pupa, acoperită de primele pete de rugină, rămâneau mile după mile.

Raportat la cele 11.000, cele câteva zeci de mile parcurse zilnic nu erau de natură să entuziasmeze. Dar Willis, navigator experimentat știa că mai ales în cazul unei călătorii pe plută trebuie să te conduci după dictonul: „Chiar drumul cel mai lung este compus din pași mici…”

Un capitol aparte în neobișnuita călătorie a lui Willis trebuie rezervat celor două pisici. El știa ce face atunci când le-a luat la bord. Prezenţa lor îi oferea un divertisment absolut necesar în singurătatea lui. Străine și neîncrezătoare la început, s-au atașat rapid una de alta. Kiki, mai în vârstă, și-a asumat un rol matern. În cutia lor de carton dormeau îmbrăţișate. Mare iubitor de animale, Willis le îngrijea cu atenţie și întreţinea conversaţii cu cele două fiinţe ce-l însoţeau în temerara sa călătorie.

Willis avea de multe ori timp liber pe care și-l petrecea stând la cârmă și cântând la armonică. Astfel îşi alunga gândurile negre atunci când Oceanul sau vântul îi

erau nefavorabile.

Nopţile se menţineau reci. Bătea vântul, iar aversele de ploaie îl chinuiau. Aceste clipe dificile le depășea cu voinţa sa remarcabilă, manevrând pânzele, derivoarele, cârma… într-o astfel de noapte, Willis și-a adus aminte de cadoul pe care o doamnă i l-a înmânat pe cheiul din Callao, cu puţin timp înainte de a pleca în cursă. Era o sticlă care conţinea o băutură specială destinată nopţilor reci. Când a gustat din ea Willis a constatat că nu mai este necesar s-o încălzească, așa cum îi recomandase doamna în cauză. Înainte de a se lumina de ziuă, sticla se golise.

La 29 iulie Age Unlimited se găsea la 93°46’ longitudine vestică și 3°6’ latitudine sudică și continua să ţină cursul nord-vest spre vest. Pluta se afla la aproximativ 200 de mile sud-est de insula Isabela, cea mai mare din arhipelagul Galapagos.

Depășirea longitudinii vestice de 90°, prima etapă a călătoriei, ca și riscul eșuării pe Galapagos puteau fi considerate de de meniul trecutului.

Age Unlimited a părăsit curentul Humboldt pentru a intra în cel ecuatorial care, împreună cu alizeele, aveau s-o poarte spre apus, către Australia.

După 25 de zile de navigaţie, pluta străbătuse aproximativ 1 400 de mile, ceea ce reprezenta, în ciuda timpului nefavorabil, o medie zilnică bună — 56 de mile. Willis începuse să fie optmist, deși ideea reparării cârmelor fusese abandonată după câteva tentative nereușite. Consolidarea provizorie-n — a rezistat și, odată cu înrăutăţirea timpului, pluta și-a pierdut maniabilitatea.

Cursul putea fi menţinut numai prin intermediul pânzelor și al derivoarelor, deoarece cârmele deveniseră ineficiente. Willis se întreba dacă partea finală a călătoriei, în care urma să treacă pe lângă o mulţime de insule, nu va fi periclitată de aceste avarii.

Era sceptic, dar, neavând altă soluţie, s-a hotărât să-și continue drumul. Oceanul era agitat. Pluta înainta greu. Vântul puternic s-a menţinut o săptămână încheiată. Trecând pe lângă Galapagos, Willis a admirat cele câteva păsări ce dădeau târcoale plutei. În amurg le asculta strigătele. Fregatele și pescărușii vânau peștii aduși de apele reci ale curentului Humboldt. De obicei zburau în tandem, astfel încât se deplasau cu mai multă ușurinţă. În afară de păsări, pești, mai erau și alţi însoţitori ai plutei. Bonitele, peștii zburători, macrourile constituiau o pradă ușoară pentru Willise pescar experimentat. Rechinii, mai prudenţi, se ţineau departe de plută.

Peștii reprezentau o completare bine venită a meniului său modest. Willis îi pregătea în cele mai diferite moduri. Una dintre reţete era de provenienţă peruviană — pește crud amestecat cu ceapă tocată, udat din belșug cu zeamă de lămâie, ulei și usturoi. De cele mai multe ori alegea pentru acest fel carnea de delfin. Peștii zburători ce cădeau pe punte asigurau hrana pisicilor, care deveniseră experte în prinderea lor. Această pradă era principala sursă de hrană deoarece peștele prins cu undiţa era smuls din cârlig de speciile de răpitori înainte de a fi adus pe punte.

Oceanul îi oferea lui Willis hrana necesară supravieţuirii.

Varietatea peștilor și ploile frecvente îi permiteau naufragiatului de bunăvoie să reziste o vreme îndelungată în această zonă.

Norocul la pescuit nu-l părăsea pe Willis, Oceanul dovedindu-se mult mai darnic decât în expediţia anterioară. Soarta capricioasă îi era favorabilă în condiţiile în care și la bord avea hrană din belșug.

La 4 august, conform măsurătorilor lui Willis, *Age Unlimited* se afla la 99°24 longitudine vestică și 0°31 latitudine sudică, adică la numai 31 de mile de Ecuator. Era absolut necesar să devieze pluta spre sud pentru a nu pierde curentul ecuatorial și alizeele.

Câteva zile la rând, Oceanul a fost foarte agitat, legănând pluta pe valurile-i înalte și abrupte. Condiţiile nu-i permiteau parcurgerea a mai mult de 40 de mile zilnic. Vântul bătea dinspre sud-est, astfel încât, pentru a nu devia cursul spre nord, trebuia să depună eforturi susţinute.

În fiecare dimineaţă, Willis se stropea cu apă de mare şi-şi executa programul de gimnastică de înviorare. Cu timpul, singurătatea i-a permis să-și regăsească acea stare de liniște și meditaţie atât de plăcută lui. Gândurile îl purtau înapoi, spre întâmplări demult petrecute și îi aduceau în preajmă personaje dragi, cu care întreţinea conversaţii imaginare…

În fiecare noapte, mai ales când era lună plină, peștii zburători cădeau din abundenţă pe punte. Willis trebuia săi cu leagă rapid, căci valurile îi măturau peste bord. O parte îi folosea pentru hrana lui și a pisicilor, iar alta drept momeală.

În aceste, zile Willis a fost obligat să renunţe la măsurătorile necesare stabilirii poziţiei. Cerul se menţinea înnorat, iar la orizont valurile se zăreau curgând unul după altul.

După aceste zile de navigaţie dificilă, în care vânturile nu purtau pluta numai în direcţia dorită, Willis calcula că trebuie să se afle ceva mai jos de 1° latitudine sudică, aproximativ la 70 de mile de Ecuator.

Când vântul și valurile s-au mai potolit, Willis a reușit să menţină constant cursul spre sud-vest. Au urmat alte două zile cu vânt puternic pentru ca apoi să se instaleze acalmia.

La 12 august, cerul s-a limpezit și, după opt zile înnorate.

Willis a putut să-și aprecieze poziţia după soare: 105° 11’ longitudine vestică și 2°14 latitudine sudică. În aceste zile, pluta înaintase spre apus 347 de mile, realizând o medie zilnică de 45 de mile.

Pluta a început să-i dea de lucru lui Willis. Cu un zgomot asemănător unei explozii, două dintre derivoare s-au desprins.

Din fericire existau și celelalte, solid fixate de podea, executate în atelierul marinei din Callao. Willis, constatând că derivoarele sunt supuse la forţe mari a apelat, pentru a le consolida, și la cabluri. Anticipând greutăţile de ordin tehnic ce mai puteau interveni, Willis mulţumea în gând patronului unui magazin cu articole de navigaţie care-i furnizase unelte și îndeosebi cabluri, la un preţ redus. Atunci când, nevrând să abuzeze de bunăvoinţa patronului, Willis îşi redusese cumpărăturile la strictul necesar, acesta îi declarase următoarele: „Niciodată nimic nu e de prisos pe puntea unui vas și cu atât mai puţin pe pluta dumneavoastră”. El a insistat ca Willis să accepte gratuit o serie de unelte și echipament preţios.

Dispunând de toate acestea, el putea să efectueze reparaţiile curente și, în plus, consolidând catargul și pânzele, să obţină o viteză mai mare de înaintare. La pânza principală a adăugat una din cele pe care le primise de la binevoitorul patron de magazin, sperând ca astfel să scurteze călătoria. Privindu-și opera, se pregătea de culcare, gândindu-se că pe cea de-a doua o va putea folosi drept randă suplimentară.

Aceste renovări au sporit într-adevăr viteza și, pentru prima oară de la începutul călătoriei, Willis putea spune că navighează în adevăratul înţeles al cuvântului. Vântul de intensitate medie șuiera printre pânze, iar soarele învăluia prietenos pluta. Navigatorul era fericit nu numai fiindcă recupera timpul pierdut în prima parte a călătoriei, dar și pentru că putea folosi din plin vântul.

Timpul favorabil n-a durat prea mult. Două zile mai târziu, Willis nota în jurnalul de bord: „Oceanul este greu de înfruntat. Soarele se ascunde după nori. Pluta se leagănă atât de tare, încât mă deplasez cu greu… Dimineaţa a plouat în rafale. Apa scaldă puntea. În timpul ploii am zărit câteva balene mari care înaintau ca o flotilă de submarine”.

După patruzeci de zile petrecute singur în imensitatea Oceanului, navigatorul se simţea bine. Zilnic găsea pe punte pești zburători, se necăjea din pricina cârmei și se juca cu pl sicile. Observându-le, remarca lucruri interesante: ca și Meekie, în 1954, Kiki și Aussie gustau zilnic din apa Oceanului, deși primeau apă și lapte în cantităţi suficiente. Willis, în schimb, după ce a terminat ultima lămâie, a apelat la sucul din sticle și apoi din cutii.

Cu aceeași perseverenţă, ca și altă dată, Willis repara cârma ori de câte ori timpul i-o permitea.

Cablul subţire de oţel pe care-l folosise nu s-a dovedit rezistent — s-a întins și, frecându-se de cârmă, lovit de valuri, s-a rupt.

Peștii continuau să însoţească pluta, iar navigatorul le urmărea cu interes lupta pentru existenţă. Doradele, delfinii, rechinii se menţineau în apropierea plutei. Când valurile creşteau se întâmpla să arunce peștii pe plută. Nici păsările nu-l părăsiseră, deși insulele Galapagos erau departe.

Zilele se scurgeau unele după altele. Deși în aparenţă deosebite, toate erau la fel — sub semnul luptei cu Oceanul, în singurătate, dar plin de speranţă…

Când Oceanul era agitat, navigatorul nu-și putea permite răgazul de a nota măcar câteva rânduri în jurnalul de bord. Într-un astfel de moment și-a amintit de întâlnirea cu un ziarist din Lima, care-l rugase să-l ia tovarăș de călătorie pe *Age Unlimited.* Acesta intenţiona să facă o cronică a călătoriei. Întrebat de Willis dacă știe să gătească, să spele vasele și dacă este capabil să navigheze singur, a fost descumpănit. Totuși, chiar și în ultima clipă, cu tot refuzul bătrânului navigator, a continuat să-și susţină cererea.

Independent de starea Oceanului, înainte de răsăritul soarelui, Willis îngenunchea la pupa și, luând în palme apa sărată îşi clătea, conform preceptelor yogha, gura, gâtul, și trăgea apă pe nas. Apoi îşi clătea ochii, cufundându-și faţa în apă. Acest ritual dura zece, cincisprezece minute.

În anumite zile, când navigatorul avea timpul și dispoziţia necesare, îşi prepara câte ceva gustos de mâncare. Iată una din aceste delicatese: pește rasol cu cartofi, mult muștar, unt, făină de secară și lapte condensat. El exclusese aproape complet sarea, considerând-o dăunătoare organismului. Necesarul de sare și-l asigura prin porţia zilnică de apă de mare.

În cartea sa „Whom the sea has taken” face o serie de consideraţii deosebit de interesante pe teme gastronomice, apelând la diverse mâncăruri specifice anumitor zone, ca de exemplu Perú sau Alaska. Nu vom insista deoarece nu ne-am propus să dezbatem această temă în cartea de faţă, oricât de interesantă ar fi ea.

Navigatorul a fost eroul unei întâmplări nu prea plăcute în timp ce încerca să repare cârma. Fiind scufundat în apă, a văzut la numai un metru de el un rechin. Împins ca de un resort, a reușit să se salte la timp pe punte. Această întâmplare l-a determinat să-și ia măsuri de securitate. S-a hotărât să folosească un coș de protecţie, împletit din nuiele de bambus.

Ca pentru a-l recompensa pentru spaima prin care trecuse.

Oceanul i-a oferit la lăsarea serii un minunat spectacol — apa a devenit fosforescentă. Întreaga suprafaţă înconjurătoare era presărată cu puncte strălucitoare, iar de sub prova, odată cu valurile, ţâșneau stropi luminoși. Spectacolul se repeta și atunci când peștii zburători aterizau în apă.

Dimineaţa, cerul era înnorat. Începuseră să cadă averse de ploaie. Apoi cerul s-a limpezit și a început să bată un vânt moderat. Pentru prima dată de la începutul călătoriei, vântul se dovedea permanent. După toate probabilităţile era alizeul.

Navigatorul, ca și tovarășii lui se simţeau bine. Lintea pusă la muiat în urmă cu două zile se umflase. I-a mai adăugat ceapă, muștar și usturoi, reușind o combinaţie deosebit de gustoasă.

După masă a început pregătirile pentru pescuit. Descoperise o cutie de cârlige mici pe care intenţiona să le încerce. Se întreba cum ajunseseră pe punte. Lucrurile s-au clarificat când a citit biletul ce le însoţea: „Ţi-am cumpărat aceste cârlige pentru cazul în care pluta ar eșua și ai fi nevoit să supravieţuiești pe vreun mic atol. Te rog să le păstrezi, drumul spre Australia e lung și nu se știe ce se poate întâmpla. Teddy!” Era un dar preţios în cazul în care pluta s-ar fi sfărâmat de un recif. Salvându-se, ar fi putut supravieţui pescuind peș uşorii necesari hranei.

Vântul se menţinea favorabil.

16 august. Age Unlimited înainta cu două noduri pe zi.

Se găsea acum la 108°6 vest și 2°4 sud, cursul fiind de 236°.

Vremea era bună, iar la bord totul în ordine (cu excepţia cârmei). Willis, privind cerul, a observat o dâră albă, subţire, asemănătoare aceleia lăsate de un avion, care se prelingea rapid pe direcţia sud-est. Un moment a fost tentat să creadă că este într-adevăr un avion trimis în căutarea lui. Probabil însă că era doar o iluzie…

La orele 14,45, Willis, aflat la cârmă, a deslușit un vas ce se îndrepta spre plută. Când a ajuns la aproximativ o milă, cei de pe vas i-au observat semnalele și s-au apropiat de el.

Vasul se numea *Whakatane* și venea din Noua Zeelandă. Un grup de ofiţeri în

uniforme albe îl priveau de pe punte pe soli tarul navigator.

Willis s-a gândit o clipă să-i roage să-l ajute la repararea cârmei, dar a renunţat căci valurile Oceanului făceau imposibilă orice intervenţie. De altfel, această operaţie era mult prea complicată pentru a fi realizată în scurtul răgaz pe care și-l putea permite vasul aflat în croazieră. Willis s-a limitat deci la rugă mintea de a transmite prin intermediul pazei de coastă din Hawaii vești soţiei sale aflate la New York. Vasul s-a apropiat și, navigând cu viteză redusă, a descris două cercuri. După o oră a dispărut la orizont, în direcţia vest. Telegrama trans misă de pe vas suna: „17 *august. Whakatane a întâlnit la 2°4' latitudine sudică și 108°6' longitudine vestică pluta denumită AGE UNLIMITED. Stop. Ea navighează sub drapelul S.U.A.*

Cursul 280°. Stop. A fost depășită la o distanţă de două cabluri stop. La bord un singur om, sănătos stop. Nu s-au lansat semnale S.O.S".

Doamna Willis a primit telegrama prin Washintgon DC după șaizeci și opt de zile: la 25 octombrie. Noaptea care a urmat după întâlnirea cu vasul era senină și înstelată. Willis, stând lângă compas, medita la arta navigaţiei pe care o posedau vechii polinezieni, ce navigaseră până în cele mai îndepărtate zone ale Pacificului, având doar niște hărţi primitive și sextanţi improvizaţi. Solitarul navigator le aprecia arta și cunoștinţele geografice acumulate de-a lungul generaţiilor de navigatori. Ei nu aveau la îndemână tehnica actuală care permite construcţia unor vase rapide și sigure și nu posedau nici metodele de conservare a alimentelor. De asemenea, nu cunoșteau nici compasul. Și totuși, reușeau să ajungă pe insule îndepărtate, navigând săptămâni la rând. În memoria polinezienilor de azi mai dăinuie legendele despre îndepărtata patrie din care strămoșii lor plecaseră cu secole în urmă pentru a popula insulele Pacificului. În funcţie de așezarea lor, ei indicau drept patria străbună pământul aflat la est sau nord-vest, ceea ce duce la concluzia că Polinezia și arhipelagurile învecinate au fost populate atât de reprezentanţi ai popoarelor din America, cât și din Asia.

Pluta se legăna pe valuri, scufundându-și prora sau înclinându-se periculos pe o latură. Catargul se îndoia, iar greementul scârţâia din încheieturi. Willis n-a intrat în panică deoarece știa că ancorajul cu cabluri de oţel va rezista. Când le-a comandat a fost întrebat cu mirare: „Cât de mare este vasul dumneavoastră că aveţi nevoie de niște cabluri atât de rezis tente?" Willis a precizat înălţimea catargului după care producătorul i-a spus: „Aceste cabluri pot rezista la o greutate de 15 tone. Nu demult am echipat un yacht cu un catarg de trei ori mai înalt decât al dumneavoastră, dar n-am folosit cabluri atât de groase".

Acum Willis avea confirmarea că prudenţa lui fusese justificată. Timp de șaizeci de ani înfruntase stihia furtunilor şi-şi amintea de numeroasele nave care pieriseră tocmai din cauza catargelor care nu rezistaseră. În timpul furtunilor catargul era smuls; pe vreme fără vânt greementul era suprasolicitat, ca blurile cedau și catargul cădea peste bord.

La un moment dat, cuprins de somn, Willis s-a refugiat în cabină pentru a se odihni. La scurt timp a sesizat un zgomot înfundat care a început să crească în intensitate. Ieșind pe punte a constatat că dinspre babord se apropia de plută un

vas mare, puternic luminat. Până să apuce să-și semnaleze prezenţa, vasul a trecut șters pe lângă prova lui *Age Unlimited.* Ar fi fost suficient ca vasul să fi urmat un curs cu o fracţiune de grad mai apropiat de cel al plutei, ca Willis și mica lui ambarcaţie să piară. *Age Unlimited* se afla pe linia de navigaţie și, nefiind luminată (felinarele fuseseră distruse de rugină), era permanent expusă pericolului.

După trei zile, la 19 august, Willis sărbătorea în largul Oceanului cea de-a șaptezecea aniversare. Era singur, la mii de mile de uscat, la bordul plutei ce se îndrepta spre Australia.

Puţini oameni se pot mândri cu o asemenea rezistenţă psihică și fizică. A fost o zi dedicată amintirilor și bilanţului unei vieţi atât de intens trăite. Se întorcea înapoi cu o jumătate de secol, în anii tinereţii, ai primelor călătorii pe mare, când, spre deosebire de azi, vasele construite din lemn erau conduse de oameni de fier. Își reamintea versurile unui vechi cântec marinăresc:

„Norii și vânturile, tăcerea Oceanului
Sunt ceea ce mi-am dorit.
Cel fermecat de mare
N-o va părăsi niciodată”.

Noaptea s-a lăsat încet. Deasupra plutei stelele străluceau pe cerul senin. Steaua polară se afla chiar deasupra orizontului. Calea lactee arăta asemeni unei benzi sclipitoare pe bolta luminoasă. Venus coborâse ascunzându-se după linia orizontului. Puncte fosforescente alunecau de-a lungul plutei, întâlnindu-se într-un șuvoi la pupă.

După vânturile puternice ale săptămânii ce trecuse *Age Unlimited* plutea dusă de un alizeu blând, astfel încât cârma aproape că nu mai era necesară. Sub punte se deschidea abisul de apă adânc de 4.000 de metri.

De ziua lui, pluta se afla 111°5’ longitudine vestică și 2°32’ latitudine estică, navigând spre sud.

Au urmat zile propice navigaţiei. Starea lui Willis era excelentă. Pisicile se comportau de minune. Dobândiseră de prinderi „marinărești”. Sesizaseră că peștii zburători cad pe partea de sub vânt, astfel că nu mai înregistrau eșecuri la „Pescuit”.

La două săptămâni după spaima provocată de întâlnirea nocturnă cu vasul, *Age Unlimited* se afla la 125°5’ longitudine vestică, înaintând spre vest, pe aceeași latitudine geografică. În ultimele zile, pluta atingea o medie zilnică de 80 de mile, ceea ce era excelent.

După cincizeci și cinci de zile se afla la 3.000 de mile de Callao, pe parcursul cărora realizase o medie zilnică de 50 de mile, fără a lua în considerare deviaţiile. Această performanţă era de natură să-l încurajeze pe Willis care nota în jurnalul de bord: „Sunt convins că voi ajunge cu bine la Sydney, indiferent de faptul că voi reuși sau nu să repar cârma”.

Vremea se menţinea bună, lucru ce-i permitea navigato rului să-și rezerve suficient timp de odihnă. De obicei se instala comod pe punte, în apropierea

compasului. În funcţie de dispoziţie cânta la armonică sau privea „corrida” pisicilor, deosebit de amuzantă. Uneori îşi testa memoria încercând să reproducă pasaje în proză sau versuri, ori să-și însușească combinaţii de cifre.

Era conștient că trebuie să-și menţină atât condiţia fizică, cât și pe cea psihică la o valoare optimă, deoarece îl mai așteptau aproximativ cinci luni de navigaţie până la ţărmurile Australiei.

Peștii continuau să însoţească pluta. Unii, în special re chinii, se menţineau zile în șir înotând lângă bord. Viteza medie era de aproximativ 60 de mile.

La 3 septembrie, pluta îşi continua drumul spre vest, purtată de un vânt de vest-nord-vest. Willis a stabilit poziţia în care se afla: 130° vest și 3°30’ sud, la înălţimea insulei Pitcaim, de care îl despărţeau 1 400 de mile sud.

De la ultima reparaţie, ce data cu câteva zile în urmă, se putea afirma că funcţionarea cârmei era satisfăcătoare. Din păcate însă cablul folosit cedase și trebuia înlocuit.

După trei zile, când *Age Unlimited* se găsea la 250 de mile vest, dusă de un vânt moderat de est, a intervenit un lucru de natură să creeze dificultăţi unui navigator solitar. Willis visase că pluta a ajuns la Sydney. Coborând pe mal s-a întâlnit cu unul din prietenii săi a cărui expresie tristă l-a speriat:

„Ce-i cu Teddy? — a întrebat navigatorul alarmat de înfăţişarea prietenului — Soţia ta a murit într-un accident de automobil”.

Willis s-a trezit speriat, întrebându-se dacă nu e vorba de o prevestire. Nu era tentat să dea crezare teoriilor despre visele prevestitoare, dar neliniștea nu-l părăsea.

Navigatorii, în special cei vechi, erau înclinaţi să creadă în predestinare, în prorociri bune sau rele…

Unul din adepţii înflăcăraţi ai interpretării viselor a fost navigatorul solitar Rebeli care, în timpul cursei pe Pacific, avea, după cum afirma, vise ce-i prevesteau anumite evenimente.

Willis a rămas mult timp sub influenţa acestui vis prevestitor, influenţă ce trebuie luată în considerare atunci când trecem în revistă desfășurarea călătoriei sale. După câteva luni, când *Age Unlimited* a ajuns în Australia, Willis a consta tat că visul său nu a fost prea departe de realitate. Astfel el, a ajuns într-adevăr în Australia și s-a întâlnit cu un prieten, soţia lui (prieten în adevăratul sens al cuvântului, lucru destul de rar). Nu avem intenţia să facem speculaţii, însă coincidenţa a făcut ca una din primele știri pe care i le-a furnizat soţia să fie aceea a morţii unui bun prieten, într-un accident de automobil. S-au scurs alte cinci zile. *Age Unlimited* se afla acum la 140°10’ vest, la 4500 de mile de Callao, înaintând pe direcţia vest, cu vânt de sud-est, la numai 330 de mile de insula Nukuhiva, din arhipelagul Marchize. Willis era puţin îngrijorat de faptul că pluta urma un traseu prea apropiat de Ecuator, ca urmare a preponderenţei vânturilor de sud, cărora pluta le făcea greu faţă. În timpul călătoriei pe *Seven Little Sisters,* Willis trecuse meridianul 140° la 136 mile mai spre sud. Cursul spre sud reprezenta acum principala problemă. Navigatorul intenţiona să treacă pe lângă reciful Filippo, care

se afla la aproximativ 600 de mile vest. Aceasta presupunea coborârea spre sud cu vreo 200 de mile, sarcină deloc ușoară, strict dependentă de existenţa unor vânturi favorabile.

Arhipelagul Marchize îşi făcea simţită prezenţa. Tot mai des apăreau pâlcuri de albatroși ce veneau dinspre sud. După parcurgerea a 3.000 de mile, pluta se găsea din nou în apropierea uscatului. Willis depășise astfel o etapă dificilă a călătoriei care se desfășurase în pustietatea Pacificului. De acum încolo în drumul spre Australia avea să treacă pe lângă numeroase recife și arhipelaguri. E adevărat că problemele de navigaţie se înmulţeau și deveneau dificile.

Willis se dedica în acest interval liniștit pescuitului, repurtând adevărate succese, mai ales că se aventura în acţiuni riscate. Într-una din zile, încăpăţânându-se să scoată un pește mare, era cât pe-aci să fie tras peste bord. Mai trebuia să în tărească pânzele și să lupte cu rugina ce ameninţa să roadă primusurile. În plus era într-o permanentă stare de start, gata de a face faţă oricărei întâmplări neprevăzute ce s-ar putea ivi. Nu era o prudenţă exagerată, ci un lucru absolut necesar.

De exemplu, într-o noapte, atenţia i-a fost atrasă de un zgomot curios ce se auzea pe punte. A ieșit din cabină și a descoperit un șarpe de peste un metru lungime cu un cap dezgustător, cu botul deschis în care sclipeau dinţii ascuţiţi.

A doua zi a constatat că era vorba de un pește din familia scrumbiilor, asemănător gempylus-ului întâlnit în expediţia *Kon-Tiki.*

Vizitele neașteptate erau destul de frecvente. Pe măsură ce se apropia uscatul, fauna devenea tot mai bogată. „Erau milioane” scria Willis, referindu-se la vieţuitoarele ce populau oceanul în acea zonă.

La 17 septembrie, după 72 de zile de navigaţie, Willis se găsea la 145° longitudine vestică. Înfrunta o noapte furtunoasă. Pluta era purtată de un vânt puternic dinspre sud-est.

Se afla la 330 mile de Ecuator. *Age Unlimited* se legăna puternic pe valurile înalte, înaintând spre vest. Răsăritul pur puriu era prevestitor de vânturi puternice. Coborârea spre sud faţă de Ecuator, realizată greu, îi dădea speranţa că va depăși reciful Filippo dinspre sud. Reciful se găsea la prova, la 340 mile. În ziua aceea pluta fusese înconjurată de rechini, o companie nu prea plăcută pentru un navigator solitar.

În timpul nopţii, intensitatea vântului a crescut, obligându-l pe Willis să vegheze… Se apropia tot mai mult de reciful Filippo. Navigatorul spera să urmeze traseul ce și-l fixase chiar în condiţiile unui vânt slab dinspre nord-est. Aflat la jumătatea drumului, el anticipa un traseu sinuos, care urma să ocolească insulele. Bineînţeles că aceasta presupunea repararea cârmei.

Conform jurnalului de bord, în ultimele zile Willis reflecta îndelung asupra problemelor vieţii și morţii, asupra calităţilor umane și altor probleme asemănătoare. Le relua mereu fără a formula cu glas tare concluziile la care ajunsese. Gândea, de asemenea, la modul în care avea să-și continue călătoria.

Concluzia la care a ajuns în final suna cam așa: „Ai apă, hrană, forţe. Ai și

răbdarea necesară — navighează! Amănuntele le decide soarta”.

Aproape zilnic, cu perseverenţă (deși, după cum singur mărturisea, nu avea înclinaţii spre mecanică), repara cârma, iar când valurile dinspre pupa o stricau lua totul de la început.

Odată cu creșterea temperaturii, cerul s-a înnorat. Cercul ce înconjura luna vestea schimbarea timpului. Curând, vântul s-a înteţit și a început să stârnească valuri mari. Timpul nefavo rabil a durat două zile, nedându-i navigatorului posibilitatea de a-și stabili poziţia.

La 24 septembrie Age Unlimited continua să navigheze sub un cer înnorat. Calculul făcut de Willis indica 149°46’ vest și 6°15’ sud — la 675 mile nord de Tahiti. Situaţia era gravă.

Vântul de sud-est împingea pluta spre reciful Filippo. Vizibilitatea era slabă, iar poziţia stabilită cu aproximaţie.

Singura speranţă rămânea ca devierea spre sud, obţinută atât de dificil, să fie suficient de mare pentru a permite depăşirea recifului chiar în condiţiile devierii spre nord. Pentru a-și reface forţele necesare în vederea eventualelor dificultăţi.

Willis și-a pregătit o cină caldă: cartofi cu sos curry, fără ceapă, care din păcate se terminase.

Cârdul de rechini cenușii continua să escorteze pluta, fără a da semne de oboseală.

Trecuseră optzeci de zile de navigaţie solitară. Singur pe ocean, supus la tot felul de încercări, într-o permanentă luptă cu sine însuși, animat de speranţe sau cuprins de îndoieli. În aceste condiţii Willis dedica tot mai mult timp meditaţiei. Ce este omul, care e menirea lui, ce rol are în societate — erau temele preferate. Se mai întreba dacă singurătatea este de fapt destinul omului. O sumedenie de întrebări îşi punea acest om de șaptezeci de ani, în timp ce se confrunta cu imensitatea oceanului și cu propriile-i slăbiciuni. Dar iată și răspunsurile pe care și le-a dat: „Locul omului este în societate. Dacă va ajunge pe alte planete, va călători în compania altor oameni. Este mai ușor să trăiești și chiar să mori având alături un tovarăș…

Singurătatea nu este o pavăză. Nirvāṇa este o oază doar pentru cei rătăciţi…”

Age Unlimited a trecut pe lângă reciful Filippo ajutată la timp de vântul care și-a schimbat direcţia spre nord-est.

Aceasta s-a produs în timpul nopţii pe care navigatorul a pe trecut-o în vârful catargului. Fusese depășită încă o situaţie dificilă.

Eliberat de obsesia ciocnirii de recif, Willis a reluat re pararea cârmei, nu înainte de a-și construi un nou coș de protecţie împotriva rechinilor. Își închipuia că astfel este apărat cât de cât de un eventual atac din partea acestora. În plus avea în permanenţă la îndemână un harpon. Cu toate aceste măsuri nu se putea concentra asupra lucrului, văzând animalele feroce ce dădeau târcoale coșului.

5 *octombrie. Age Unlimited* se afla la 155°16’ vest și 10°16’ sud. Purtată de un vânt de nord, pluta înainta spre sud-vest. Vremea era rece și umedă, valurile înalte.

În trei luni de navigaţie, Willis parcursese aproximativ 5 700 de mile, deci o

medie zilnică de 62 mile, performanţă excelentă pentru o călătorie atât de lungă.

„Nu recunosc Pacificul pe care l-am înfruntat în 1954”, scria Willis în jurnalul său. El citea însemnările făcute în urmă cu nouă ani și compara cele două călătorii. Ultima urma cu aproximaţie traseul parcurs de *Seven Little Sisters. Age Unlimited* depășise demult insula Raroia unde în urmă cu șaisprezece ani acostase *Kon-Tiki.* Avea în faţă, la 400 de mile vest, insula Rakahanga unde pierise Eric de Bisschop. La 1.000 de mile se găsea Samoa, locul de acostare al lui *Seven Little Sisters:* „Ar trebui să trec pe lângă ele peste două-trei săptămâni”, calcula Willis.

Zilnic navigatorul acţiona după un program stereotip – comandă, navigaţie, reparaţii, manevrarea pânzelor, pregătirea mesei. Câteodată îşi permitea mici răgazuri în care se juca cu pisicile — Aussie atinsese dimensiunile unui veritabil motan.

De asemenea, îşi completa observaţiile, operaţie importantă, pentru că îşi propusese să acopere cheltuielile călătoriei cu drepturile de autor ce spera să le primească la publicarea cărţii.

După aproape o sută de zile de navigaţie, pluta, care suportase din greu loviturile furtunilor, scotea tot soiul de sunete — gemete, scârţâituri, sunete greu de definit, unele mergând până la trosnete puternice. Willis nu era îngrijorat, deoarece constatase în repetate rânduri că pluta va rezista, exceptând starea deplorabilă a cârmei.

În timpul nopţilor înstelate el se lăsa pradă gândurilor.

Prin minte îi treceau mii de lucruri, diverse și curioase. De exemplu, se întreba cât va mai trăi: „La ce mă pot aștepta oare, cât îmi mai rămâne de trăit — zece, douăzeci, poate treizeci de ani? Treizeci de ani? Destul de puţin dacă stai să te gândești…” Nu știa, de fapt n-avea de unde să știe, că moar tea nu-l va păsui mai mult de cinci ani.

Zece zile mai târziu, în care nu reușise să parcurgă mai mult de 200 de mile, se afla la 600 de mile sud-est de Manihiki. Pluta se legăna atât de tare, încât Willis nu-și putea permite să facă măsurătorile necesare după poziţia soarelui. Încearcă, totuși, atât de pe punte, cât și de pe acoperișul cabinei.

Rezultatul este mai mult decât aproximativ. S-a gândit să apeleze la radioul cu tranzistori pe care-l folosea exclusiv pentru a afla ora exactă. Părăsește însă ideea la gândul că ar putea auzi că s-a declanșat un război, stârnit de „copiii maturi cu jucăriile lor atomice”.

Resemnat, se așeza pe marginea plutei cu picioarele în apa caldă a Oceanului, ţinând alături harponul: „Ce fantastică este o asemenea baie la picioare în mijlocul celui mai mare dintre Oceane”. Era de fapt o sfidare la adresa „copiilor mari” care, undeva, departe, se ameninţau reciproc cu jucăriile lor aducătoare de moarte.

Într-una din zilele în care Oceanul era agitat, Willis se afla în apă încercând — a câta oară? — să repare cârma. În timp ce era scufundat și încerca s-o fixeze, a simţit brusc o durere atroce în partea stângă. Pentru o clipă a avut impresia că l-a rănit o așchie de metal desprinsă din cârmă. Cu respiraţia tăiată de durere a reușit totuși să se caţere pe plută. A stat o vreme întins pentru a-și reveni și s-a

autoexaminat. Nu încăpea nicio discuţie, era vorba de o hernie. Noroc că în trusa medicală avea un bandaj elastic cu care s-a înfășurat. O fiolă de morfină i-a alinat suferinţa. Imediat ce și-a revenit s-a scu fundat pentru a relua lucrul întrerupt. Spre norocul lui, în următoarele zile durerea n-a revenit. Pentru orice eventualitate, de câte ori efectua o muncă mai dificilă se înfășură strâns cu bandajul elastic…

Age Unlimited străbătuse aproximativ 6 700 de mile, ceea ce egala traseul lui *Seven Little Sisters* în 1954 între Callao – Pago Pago. De asta dată traseul era mai sinuos, astfel încât până la Pago Pago mai rămâneau de parcurs în linie dreaptă circa 700 de mile. În schimb, viteza realizată era mai mare – cele 6 700 de mile fuseseră parcurse în 100 de zile faţă de călătoria anterioară care necesitase pentru aceeași distanţă 115 zile.

Willis se gândea acum ce ar putea întreprinde dată fiind avarierea cârmei. La aceasta se adăuga hernia care-l chinuia.

De altfel, niciun medic n-ar fi permis continuarea călătoriei într-o asemenea situaţie.

Ghinioanele se ţineau lanţ. Willis constată că apa din butoaie nu mai putea fi folosită. El remarcase de câtva timp ca aceasta îşi pierduse gustul, dar efectele nocive le-a constatat ulterior. În ansamblu se putea afirma că situaţia devenise desperată…

La scurt timp și-au făcut apariţia simptomele intoxicaţiei, însoţite de febră. Navigatorului i-au venit în minte situaţiile în care echipaje întregi și-au pierdut viaţa în urma intoxicaţiilor cu apă alterată. În aceste împrejurări el recurge la cea mai eficace terapie posibilă: vărsături, apă de mare, aspirină… Din fericire, mai avea pe punte câteva cutii cu apă oferite de căpitanul vasului *Santa Margarita.* Despre ceaiuri fierbinţi nu putea fi vorba căci mașina de gătit nu mai funcţiona. Era nevoit să se mulţumească cu limonadă.

Ore în șir, Willis zăcea pe punte, sleit de puteri. Revenirea se producea lent. În dimineaţa ce a urmat se simţea ceva mai bine. Febra persista însă și navigatorul era sleit de puteri. O altă cutie cu apă la care a adăugat suc de lămâie l-a mai remontat puţin. După o vreme și-a pregătit masa. Existenţa poftei de mâncare constituia un semn bun. Era pe cale să-și revină.

În timpul celor două zile de boală, pluta fusese lăsată în voia vântului. Poziţia stabilită în ziua de 16 octombrie indica 158 °30’ vest și 11°24’ sud. Vântul, care în timpul nopţii îşi schimbase direcţia spre nord, sufla puternic. După examinarea hărţilor, navigatorul s-a decis să urmeze, în măsura posibilităţilor, cursul spre vest, navigând între paralelele 10 și 12.

Două zile mai târziu, *Age Unlimited* continua să înainteze minată de un vânt puternic, legănată de valuri mari. Apa inunda în permanenţă puntea.

Willis a luat direcţia sud-vest, deviind uneori ușor spre sud. Vântul puternic și curentul au dus pluta, astfel încât în jurul prânzului se afla la 13°30’ sud. Willis a fost obligat să renunţe la ideea de a se menţine între paralelele 10 și 12.

Soarta i-a oferit o mică recompensă pentru neplăcerile îndurate — noaptea a început să plouă, astfel că a putut strânge aproximativ 40 de litri de apă. Aceasta

l-a făcut să-și recapete optimismul, iar forţa dobândită după consumarea unui ficat de rechin, încrederea. Apa de ploaie venise asemeni unei mane cerești. Cutiile de apă rămâneau astfel pentru situaţiile limită.

Zi după zi, vântul puternic împingea pluta spre sud. După scurt timp, navigând în direcţia sud-vest, a tăiat paralela 14 pe care este situată Tutuila, locul de acostare a lui *Seven Little Sisters.* Nu exista niciun motiv care să-l facă să se bucure de acest lucru. Willis știa însă că un element important pentru succesul unei astfel de călătorii este capacitatea de adap tare la condiţiile existente. El și-a propus să ocolească arhipelagul Tonga și insula Fidji dinspre sud, ca urmare a faptului că varianta abordării dinspre nord nu mai era de actualitate. Important era că se refăcuse destul de bine după intoxicaţia suferită.

Porţiile suplimentare de fasole conservată, raţiile mari de făină de ovăz l-au făcut să revină la greutatea normală.

Patru zile mai târziu, *Age Unlimited,* ce părea uneori o jucărie lăsată la discreţia Oceanului, a ajuns în cel mai sudic punct al călătoriei sale, 17°20’ sud. Era în 22 octombrie, dată la care Willis număra încă 400 de mile necesare pentru a atinge 163°30’ vest. Vântul și-a schimbat direcţia spre sud-vest. Neavând de ales, Willis s-a văzut nevoit să execute o retragere, urmând cursul spre nord-vest, orientându-se spre nord.

Ce altceva putea face! Blestema vânturile „permanente”.

Indicate în hărţi și cârma stricată care-l obliga să înfrunte vântul. Răbdarea însă nu-l părăsise.

Cinci zile și cinci nopţi a parcurs pluta drumul în sens invers, străbătând peste 300 de mile.

Willis reluase ideea depășirii insulelor Fidji dinspre nord, dar pe neașteptate vântul s-a pornit să bată spre nord. Forţa vântului a început să crească și pluta și-a reluat drumul spre sud. După 20 de ore, vântul și-a schimbat direcţia spre sud, astfel că *Age Unlimited* s-a orientat cu prova spre nord încăpăţânat, navigatorul a reluat cursul iniţial, sperând că n-a fost decât un capriciu de moment al vântului.

La 28 octombrie, Willis, navigând spre nord a tăiat din nou paralela 12 latitudine sudică, pe care *Age Unlimited* o de păși se în seara precedentă, înainte de a fi fost deviată de vântul de nord.

Willis și-a propus să menţină cursul spre nord-vest sau cel puţin unul apropiat, deplasându-se în sus, pentru a înconjura Samoa dinspre nord.

Vremea se menţinea nefavorabilă. Plafonul coborât, valuri înalte… aceasta în a 116-a zi a călătoriei, cu una mai mult decât durase expediţia pe *Seven Little Sisters,* și în care ţinta — Australia — era încă departe. De fapt se găsea departe și de locul unde acostase *Seven Little Sisters.*

Willis scria: „O cursă nebunească în sus și în jos, când spre nord, când spre sud. Din fericire am cabluri destule pentru a repara zilnic cârma. Am impresia că sunt prins într-o cursă…”

Avea perfectă dreptate. Pentru a se salva, navigatorul a apelat la toate cunoștinţele și forţele de care dispunea. Cârma continua să-i dea de furcă, în

schimb derivoarele și pânzele se aflau într-o stare satisfăcătoare. Dacă nu s-ar fi avariat cârma.

Age Unlimited s-ar fi aflat la câteva sute de mile mai spre vest.

Probabil că dacă n-ar fi întârziat ar fi beneficiat de vânturi favorabile care l-ar fi ajutat să străbată ultimele mile ale acestui traseu imens. Capacitatea de a te împăca cu propria-ţi neputinţă în faţa sorţii și a capriciilor Oceanului constituie cea mai importantă condiţie pentru a naviga pe plută.

Vântul și-a schimbat iarăși direcţia spre nord-est și Willis a executat o nouă întoarcere, reluând pentru a treia oară cursa spre sud, mai precis spre sud-vest.

La 29 octombrie, Age Unlimited se afla la 166°15' longitudine vestică și 13°50' latitudine sudică. În cursul ultimei săptămâni pluta nu reușise să parcurgă spre vest decât 150 de mile.

Cârma! Cârma constituia coșmarul permanent al singuraticului navigator. Datorită defecţiunilor, *Age Unlimited* rătăcise în ultimele două săptămâni, purtată de vânturile variabile când spre nord, când spre sud.

Zilnic, uneori chiar de mai multe ori pe zi, Willis era obligat să se scufunde pentru a repara cablurile care, în funcţie de starea vremii, rezistau zile sau numai ore. Ca urmare, se întrevedea posibilitatea prelungirii călătoriei cu cel puţin o lună, cu toate consecinţele ce decurg din aceasta.

Vremea devenea din ce în ce mai rea, pluta îşi pierdea calităţile, iar bătrânul navigator, forţele. Numai forţele, căci răbdarea și rezistenţa nu l-au părăsit niciodată.

Spre sfârșitul lui octombrie a ajuns la dureroasa concluzie că nu va putea atinge ţărmurile Australiei. Trebuia să-și întrerupă călătoria, să acosteze într-un port și să efectueze reparaţiile ce se dovediseră necesare încă în urmă cu patru luni. În această situaţie, Willis a decis: Pago Pago spre Samoa. A ales o soluţie dificilă, dar logică. A continua să rătăcească printre insule și recife pe o plută avariată ar fi însemnat să sfideze soarta.

Vântul bătea dinspre sud-est. *Age Unlimited* se strecura printre Samoa și Tokelau. Vântul puternic a adus averse de ploaie. Rafalele se abăteau asupra navigatorului care încerca să-și repare cârma.

Willis a menţinut cursul spre nord-vest până în 3 noiembrie, zi în care a atins paralela 12 sud — 170°15 longitudine vestică. Vântul și-a schimbat direcţia spre nord. Au urmat două zile în care a înaintat spre sud.

La 6 noiembrie, o nouă schimbare a vântului spre nord-est l-a pus într-o situaţie favorabilă. Cerul s-a acoperit de nori negri, iar viteza vântului a crescut brusc. Willis n-a coborât pânzele și, ca urmare, cele trei derivoare, nemaifăcând faţă presiunii apei, s-au rupt.

Pluta se afla la discreţia vântului care încerca să-i smulgă pânzele. Cu un efort desperat, Willis a coborât pânza pe care vântul o rupsese în câteva locuri. A ridicat focul și, în cursul nopţii, a navigat cu ajutorul vântului. Dimineaţa, când s-a luminat de ziuă, a făcut inventarul stricăciunilor produse de vânt. Primul lucru a fost repararea pânzelor.

După calculele sale, pluta se găsea la 50 de mile de Apia.

Se întreba cum va naviga după pierderea derivoarelor, cu cârma defectă, și cum va putea executa manevrele de apropiere de recifele care înconjurau insula. Spera să poată stabili legătura cu un vas sau cu o barcă cu motor. Era imperios necesar să atingă cât mai repede uscatul. Nu-și putea permite să amâne acest lucru. Ca atare, a cârpit pânzele și s-a străduit să menţină cursul cât mai corect cu putinţă.

După-amiază s-a urcat de câteva ori pe catarg în speranţa că va zări insula Tutuila sau Upolu, dacă poziţia calculată de el ar fi fost greșită. Nu se „vedea nimic. Spre seară, cerul s-a acoperit de nori grei și negri care anunţau o noapte dificilă.

La o oră după căderea nopţii, la prova s-a zărit o lumină. Era un far ce se afla pe ţărmul vestic al insulei Tutuila. Willis a fost obligat să coboare vela mare deoarece vântul s-a intensificat brusc. Intenţiona ca în timpul nopţii, orientând pluta spre vest, să reușească să se menţină la o distanţă convenabilă de insulă.

Intensitatea vântului a continuat să crească. Pluta, gemând din toate încheieturile, rezista eroic. Vântul o împingea spre uscat, în timp ce Willis lupta pentru a-i asigura direcţia.

La revărsatul zorilor a, distins conturul ţărmului. Pământ!

Pentru prima dată după 130 de zile de la plecarea din Callao și la o distanţă care nu-i crea probleme.

Prudent, navigatorul a urmat cursul Apia Harbour. Lupta cu vela mare, care după pierderea derivoarelor făcea aproape imposibilă dirijarea plutei. În cele din urmă a renunţat, hotărându-se să navigheze doar cu focul și randa.

Willis și-a mobilizat toate forţele, conștient de faptul că nu-și poate permite nici cea mai mică greșeală. Ratarea acostării pe Tutuila însemna spulberarea oricărei speranţe. A studiat de la înălţimea catargului ţărmul, a controlat cârma și a pregătit echipamentul necesar acostării. Curând a zărit o dungă albă datorată valurilor înspumate ce se spărgeau de reciful care părea un bloc ce nu oferea plutei nicio portiţă de trecere.

A înălţat pavilionul răsturnat pentru a avertiza că are nevoie de ajutor, sperând că *Age Unlimited* va fi observată de pe ţărm. Soarta, care-i jucase navigatorului atâtea feste i-a furnizat în sfârșit o surpriză plăcută — în recif exista o deschizătură. *Age Unlimited* naviga de-a lungul uscatului, îndreptându-se încet spre ţărm. Reciful se apropia tot mai mult. Din păcate nu se zăreau nici vase, nici oameni.

Pisicile, după patru luni petrecute pe plută, presimţeau parcă apropierea uscatului. „Marinari până în măduva oase lor”, gândea Willis privindu-le cu simpatie. Fiindcă nu mai spera în vreun ajutor, Willis s-a hotărât să înceapă manevrele de trecere prin culoarul ce se deschidea în recif. Era gata de a face faţă unei eșuări în situaţia în care pluta n-ar fi reușit să pătrundă prin culoar. Willis n-a mai părăsit cârma. Avea de parcurs încă o milă. Acum juca totul pe o singură carte. Dacă nu găsea drumul prin recif înainte de căderea nopţii, trebuia să se lase în voia vântului care-l purta spre larg.

Totul decurgea bine. Mai rămăseseră de străbătut câţiva metri. Pisicile erau închise în cabină, Willis se cramponase de cârmă, stăpânit de un singur gând —

înainte!

„Înaintez, metru cu metru. Reciful este aidoma unul perete stâncos ce ţâșnește din Ocean. Oceanul, marele farsor, împinge pluta înainte pentru ca imediat după aceea să o părăsească. O clipă, pluta se oprește neputincioasă pentru ca din nou să fie dusă înainte. Mi-am aţintit privirea spre parapetul care-mi bara drumul. Oceanul a aruncat pluta încă o dată.

M-am agăţat de cârmă și am căutat cu privirea locul în care să sar dacă pluta ar fi fost trasă în abisul de apă. Când pluta s-a lovit de recif, totul a fost învăluit în spumă. Oceanul ne-a strivit de stânci. Pluta și cabina au dispărut în spuma albă.

Eșuasem. Derivoarele, câte mai erau, se rupseseră, căci apa era puţin adâncă. Câteva scânduri ale punţii au fost smulse odată cu ele. Prova s-a ridicat brusc pentru a coborî apoi ușor. Valurile înspumate se spărgeau acum la pupă. Zguduiturile nu mai încetau. Priveam cu uimire catargul care rezista încă.

Pluta a început să se încline de pe o parte pe alta. Oceanul o împingea înainte. Pluta a fost din nou ridicată, pentru a recădea cu aceeași iuţeală. Un alt val a înclinat-o accentuat, pe partea dreaptă. Apoi a fost smulsă și împinsă spre viitoare.

S-a izbit de fund. O nouă aruncare înainte pentru ca din nou valurile s-o smulgă. Valurile treceau peste pupă. M-am trezit în lagună”.

Willis executa manevrele necesare și pluta înainta spre mal cu pânzele umflate de vânt. Când a ajuns la aproximativ douăzeci de metri de ţărm, navigatorul a părăsit cârma și s-a îndreptat spre prova pentru a arunca ancora. Apoi a coborât focul și randa. Pluta s-a răsucit și s-a oprit.

După 130 de zile de navigaţie solitară, în care străbătuse aproximativ 7.500 de mile, în sfârșit acostase. „O.K., prieteni — s-a adresat Willis pisicilor — am făcut-o și pe-asta”.

Ceva mai târziu, o barcă s-a apropiat de plută. „Mă bucur că vă văd — a exclamat Willis — vin tocmai din America de Sud…” Cei din barcă, uluiţi, l-au salutat și apoi s-au îndepărtat în grabă pentru a anunţa autorităţile. Willis a rămas din nou singur. A făcut ordine pe plută, a dat de mâncare pisicilor și a început să aștepte, delectându-se cu fructele pe care le primise de la cei din barcă.

Mai târziu avea să afle că acostase la Pui Pan, la 5 km vest de Apia. Deci navigase cât se poate de corect.

A doua zi, Willis a fost primit de autorităţile locale și înconjurat de interesul unui public numeros și entuziast. Laudele și felicitările l-au copleșit. Era un nume cunoscut și se bucura aici de multă apreciere. Și-l aminteau încă de la acostarea lui *Seven Little Sisters.* Noua lui expediţie, chiar dacă nu-și atinsese ţelul, a stârnit entuziasmul și admiraţia localnicilor.

Pluta a fost remorcată până la Apia Harbour unde urma să fie reparată. Willis a închiriat un bungalow unde gusta din plin plăcerea de a dormi într-un pat. Se odihnea în voie legănat de vuietul valurilor sau ascultând zgomotul nucilor de cocos care cădeau din arbori.

Continuarea călătoriei însă era sub semnul întrebării.

Timpul pierdut îl punea în condiţii noi de navigaţie dacă se hotăra să atingă

ţărmul Australiei. La aceasta se adăuga interdicţia pronunţată de medicii locali care recomandau de urgenţă operaţia de hernie.

După îndelungi reflecţii, Willis s-a decis să plece la New York spre a consulta un specialist și, dacă era cazul, pentru a se supune operaţiei. Intenţiona să revină la Apia și să-și reia expediţia în sezonul de navigaţie următor. Era singura soluţie!

Willis și-a asigurat pluta și echipamentul și și-a luat rămas bun de la prietenii pe care și-i făcuse și care-l ajutaseră permanent. Luând pisicile sub braţ s-a urcat în avionul care urma traseul Pago Pago — Hawaii — Los Angeles — New York unde-l aștepta soţia sa.

1. Willis William WHOM THE SEA HAS TAKEN. Meredith Press, New York.

2. Willis William AN ANGEL ON EACH SHOULDER. Hutchinson and Co. England, 1966.

3. Urbanczyk Andrzej WILLIAM WILLIS — ZEGLARZ NIEZLOMNY. Wvdawnictwo Morskie, Gdaiâsk. 1970.

4. Urbanczyk Andrzej WILLIAM WILLIS — DER EINSAMSTE SEGLER DER VELT. Die Yacht, 1972.

14. SPRE VEST CĂTRE AUSTRALIA
AGE UNLIMITED – WILLIAM WILLIS

“Timpul părea că stă în loc. Torturat de zgomotul înfiorător al plutei avariate de Ocean, Willis simţea că nu mai rezistă.”

Când s-a întors la New York, în urma întreruperii expediţiei *Age Unlimited* în Samoa, William Willis a fost întâmpinat cu mult entuziasm. Presa și televiziunea au primit relatările sale ca pe un material senzaţional pe care l-au difuzat în întreaga lume.

Navigatorul a suportat ușor șocul trecerii de la singurătate la ritmul de viaţă al marelui oraș.

Era fericit că se afla între prieteni și optimist în ceea ce privește reluarea marii sale expediţii. Conformându-se sfaturilor primite, Willis s-a supus unui examen medical atent. Ca și la Apia, i s-a precizat necesitatea unei intervenţii chirurgicale, altfel continuarea călătoriei ar fi echivalat cu o sinucidere.

În ciuda celor recomandate și a rugăminţilor soţiei, Willis a refuzat operaţia, deoarece considera că va pierde prea mult timp și nu-și va putea relua expediţia întreruptă. În plus, Willis aprecia că există riscul ca operaţia să-i reducă rezistenţa pe care îşi dovedise singur că o mai are. Într-adevăr, se poate afirma că la cei 70 de ani pe care-i împlinise, orice întârziere însemna reducerea capacităţilor fizice. Îi era teamă că, odată intrat în spital, nu-l va mai putea părăsi cu una, cu două. În plus, cheltuielile deveneau mai mari și, odată cu trecerea timpului, pluta ruginea și se deteriora.

Din informaţiile primite de la Apia reieșea că în Pacificul de vest vremea era mizerabilă — furtuni, uragane, vânturi de vest nefavorabile.

Lunile se scurgeau unele după altele și vremea rămânea neprielnică. Din când în când, Willis primea vești deprimante – vase scufundate, oamenii înghiţiţi de Ocean.

Vânturile erau atât de violente încât, deși ancorată la adă post, în lagună, *Age Unlimited* a fost de două ori împinsă spre ţărm.

A sosit și anul 1964. Willis nu-și mai găsea locul. Într-una din zile s-a decis s-o pornească la drum. Pentru ultima oară, soţia sa a încercat să-l facă să-și dea seama de riscurile acestei escapade. Mai mult decât atât, i-a propus să-l însoţească în noua etapă a călătoriei pentru a-l ajuta în cazul în care starea i se va înrăutăţi.

Willis a respins categoric această idee. Amintindu-și de greutăţile întâmpinate de *Age Unlimited* în timpul navigaţiei printre insule, conștient de faptul că această mare etapă este și mai dificilă, nu putea să-și expună soţia la riscul unei eșuări pe vreun recif pustiu. Din aceleași considerente, bătrânul navigator a renunţat și la tovărășia pisicilor. Era convins însă că și în aceste condiţii va fi capabil să facă faţă greutăţilor. În plus, dorea să navigheze singur.

După ce și-a completat echipamentul (în primul rând, un nou set de pânze), Willis a luat avionul spre Samoa. Zbura cu gândul la realizarea visurilor sale, spre aventură, spre… necunoscut.

Los Angeles, Hawaii și, în sfârșit, Pago Pago. Nimeni nu mai credea că se va întoarce. Puţini mai erau convinși că acest om în vârstă de 70 de ani va fi capabil să înfrunte din nou Pacificul după greutăţile și peripeţiile prin care trecuse. Doar Willis, plin de încredere, zâmbea fotografilor, fără a-și face niciun fel de probleme în ceea ce-l privește. În aceeași zi a plecat la Apia, după lunga călătorie cu avionul în care parcursese jumătate din glob.

Prietenii l-au primit cu multă căldură. A închiriat același bungalow și, după ce s-a instalat, a ieșit pe ţărm.

Age Unlimited îl aștepta. Navigatorul s-a urcat imediat pe plută. A examinat-o cu atenţie și abia după aceea și-a dat seama de câtă muncă necesita mica sa ambarcaţie pentru a face faţă unei călătorii pe Ocean.

O parte a punţii fusese smulsă de valuri, părţile metalice ruginiseră, o mulţime de componente trebuiau înlocuite.

Willis s-a așezat pe locul său, lângă cârmă. Domnea o liniște desăvârșită, tulburată doar de zgomotul valurilor ce se izbeau de recif. Navigatorul privea catargul gol, corpul ruginit și se întreba cum va reuși să ajungă până în Australia. Bătrâna plută fusese lăsată în părăsire, căci nimeni nu mai crezuse că Willis va reveni.

Reîntors pe ţărm, s-a întâlnit cu proprietarul unei mici fabrici de cherestea. După ce l-a salutat, Willis s-a informat dacă-i poate procura lemnul necesar. Când s-a pus în discuţie preţul, proprietarul i-a declarat: „Vei primi tot ce dorești.

Spune-mi, doar, ce îţi trebuie…

Mai târziu Willis scria: „Așa erau toţi pe acele meleaguri, fie ei negustori, producători, autorităţi”.

Pluta a fost scoasă pe ţărm, unde i s-a curăţat cu atenţie coca, după care a fost revopsită. S-a refăcut cadrul care închega părţile componente. Din zori și până noaptea, Willis lucra cu asiduitate, înlocuind tot ce se cerea înlocuit, reparând puntea, schimbând catargul. Cu ajutorul lemnului, cablurilor, pânzelor și altor mărunţișuri încet, încet *Age Unlimited* și-a recăpătat aspectul iniţial. Pluta era ancorată în dreptul locuinţei lui Willis care ajungea pe punte folosind o mică pirogă.

Timpul continua să fie nefavorabil. Willis examina zilnic cerul care se menţinea acoperit de nori negri. În mod normal, demult ar fi trebuit să sufle vânturi favorabile care să împingă norii spre vest, spre Australia.

Zilele se scurgeau fără ameliorări ale timpului. Într-o dimineaţă, înainte de răsăritul soarelui, un pescar a dat buzna în locuinţa lui Willis, anunţându-l că pluta este purtată în derivă. Au alergat împreună pe ţărm și, vâslind din răsputeri au reușit să o ajungă din urmă pe *Age Unlimited* ce era purtată de vânt și valuri. Willis s-a urcat pe plută și a aruncat cea de-a doua ancoră înainte ca *Age Unlimited* să eșueze. A fost nevoie să apeleze la ajutorul a două bărci cu motor aflate în apropiere, pentru a duce pluta într-un loc sigur.

Când pregătirile au fost încheiate, Willis s-a hotărât să nu mai aștepte schimbarea timpului și a fixat plecarea în 27 iunie.

Era obligat să se grăbească, altfel risca să fie surprins pe Ocean în perioada uraganelor.

Localnicii s-au hotărât să-l conducă, după un ceremonial solemn, până dincolo de recif.

Pe plută tronau grămezi de fructe și legume: nuci de cocos, ananas, banane, lămâi, cartofi, ceapă, într-un cuvânt, o abundenţă de provizii pentru viitoarea călătorie. Butoaiele au fost umplute cu apă, alimentele așezate la păstrare.

Pe neașteptate a sosit o veste neplăcută — proprietarul yachtului *Aloha-Hawaii* dorea să facă un film despre călătoria lui Willis. În acest scop intenţiona ca, fără consimţământul acestuia, să plutească în apropierea lui *Age Unlimited,* la o distanţă care să-i permită folosirea teleobiectivului.

Trecând peste latura psihologică a problemei, acest fapt îl afecta și sub aspect material, deoarece Willis intenţiona să-și acopere cheltuielile din veniturile obţinute prin publicitate și din comercializarea filmului pe care îşi propusese să-l realizeze.

Abilul său concurent beneficia de prevederile legii care nu-i interzicea să plutească în apropiere sau să filmeze ceea ce dorea. El mai conta și pe faptul că Willis va fi obligat să stea mult pe punte, lucru ce-i oferea posibilitatea să-l filmeze. Apoi, beneficiind de un yacht rapid putea ajunge mult mai repede la destinaţie, ceea ce-i permitea să finiseze și să comercializeze filmul înaintea lui Willis.

Situaţia părea fără ieșire, dar Willis nu dezarma. El știa că într-o astfel de luptă, numai isteţimea îl va scoate din impas. Ca atare, s-a hotărât să-și continue pregătirile, ca și cum n-ar fi știut nimic de cele plănuite. Între timp a primit confirmarea că yachtul îşi făcuse plinul cu combustibil. Willis s-a hotărât să solicite

ajutorul prietenilor. Andrew Callius, inginer șef al portului, și Jones, căpitanul portului Apia s-au dovedit foarte receptivi la necazurile lui Willis. După o scurtă consultare au hotărât că cea mai bună soluţie era să plece cât mai repede, noaptea, fără știrea nimănui. Deoarece toţi erau convinși că pluta va pleca sâmbătă 27 iunie, părăsirea portului înaintea acestei date avea șanse de reușită.

La căderea serii, Willis trebuia să fie gata, deoarece la orele 22,00 remorcherul *Sawaii* urma să-l conducă în larg. Operaţiunea necesita cca. 10 ore, dacă nu chiar mai mult. Creighton, căpitanul remorcherului, a fost informat la timp. S-a cerut echipajului să păstreze secretul și să pregătească vasul pentru drum. Willis a scris câteva scrisori, explicând prietenilor cauza acestei plecări pripite.

Ploua și micul ponton în apropierea căruia se afla *Age Unlimited* era în întuneric, oferind condiţii propice pentru a părăsi portul pe neobservate. Andy Callius i-a strâns mâna lui Willis în timp ce de pe *Sawaii* se semnaliza plecarea. Pluta a început să se depărteze ușor de mai; urmând cuminte remor cherul, ea a depășit digul. Ceva mai înainte însă Willis remarcase pe dig o siluetă care observa pluta…

Era 26 iunie. Căpitanul remorcherului i-a strigat lui Willis: Drept spre nord? Așa e bine?” „Spre nord!” i-a răspuns navigatorul. Au stabilit ca, atunci când viteza remorcherului va fi prea mare, Willis să semnalizeze cu lanterna. *Age Unlimited* înainta cu cinci noduri pe oră spre Oceanul agitat de furtună.

Pluta se menţinea bine pe valurile care deveneau tot mai mari. Înconjurată de valuri ea nu mai putea fi zărită de pe ţărm. Conform planului, remorcarea a durat până a doua zi în zori. La ora 8 pluta se afla la aproximativ 35 de mile spre nord. Valurile mari îi îngreuiau înaintarea.

Willis a început pregătirile de navigaţie independentă. A înălţat focul și randa și a coborât cele șase derivoare de lemn. Trei dintre ele erau prea groase, astfel încât nu pătrundeau prin deschiderile făcute în punte. Willis le-a ajustat cu ajutorul unei securi. Cufundate cu 1,5 m sub plută, derivoarele contracarau deriva.

Au răsunat cele trei semnale ale remorcherului prin care echipajul îi ura lui Willis călătorie plăcută. Era ora 21 când *Sawaii* a făcut cale întoarsă.

Vântul se mai potolise puţin, astfel încât Willis și-a permis să ridice vela mare, navigând spre nord-vest pentru a ocoli insula. În continuare și-a petrecut ziua montând două ghiuri metalice de 3,5 metri. Ele urmau să servească la înălţarea a doua pânze suplimentare în cazul în care va beneficia de vânturi favorabile. Verga de 6 metri, fixată de vârful catargului, sus ţinea marginile superioare ale pânzelor, iar cele inferioare erau fixate de capetele barelor. Suprafaţa fiecărei pânze atingea 30 de metri pătraţi.

Deci suprafaţa pânzelor era simţitor mărită prin adăugarea celor două pânze triunghiulare. Această inovaţie permitea arborarea mai multor pânze la un vânt moderat, reducerea mai ușoară atunci când intensitatea creștea și favoriza executarea corecţiilor necesare menţinerii cursului fixat.

Abia târziu, spre seară, Willis a reușit să termine montarea greementului. Amurgea când a izbutit să înalţe prima pânză suplimentară. La începutul nopţii vântul s-a mai potolit, iar ceva mai târziu a încetat să bată. *Age Unlimited* se legăna

pe valurile moarte spre marea dezamăgire a lui Willis.

„Operatorul piratw, cum îl denumise Willis pe proprietarul yachtului, gonea probabil în jurul insulelor.

Pe la amiază, înălţimile insulei *Sawaii* se zăreau spre sud, dar pluta se deplasa înapoi în derivă. Acalmia a durat o zi și o noapte. La 28 iunie Willis a zărit din nou insula, de astă dată mult mai aproape. Navigatorul solitar și-a amintit păţania unui trauler japonez cu mașinile avariate care înainta în derivă la 350 de mile nord-vest de insula Upolu, pentru ca în cele din urmă, purtat de curenţi și de vânt, să eșueze pe reciful ce o înconjura.

Nu după multă vreme, ţărmurile împădurite ale insulei se deslușeau cu claritate. Acalmia continua, iar insula se apropia tot mai mult. În lipsa altei soluţii, Willis s-a hotărât să apeleze prin radio la autorităţile din Apia. Era necesară intervenţia vasului pilot care să scoată pluta din vecinătatea insulei și s-o ducă la aproximativ 20 de mile în larg.

Willis a pus în funcţiune emiţătorul automat fixat de peretele cabinei. La un moment dat a simţit o durere acută în partea stângă, care l-a obligat să întrerupă o clipă învârtirea manivelei. Imediat ce i-a trecut a reînceput să manevreze aparatul, dar a fost nevoit să renunţe deoarece imediat ce se mișca durerile reveneau. Frica de eșuare l-a determinat să încerce să găsească ajutor, fără a mai ţine cont de risc și durere. Când durerea a devenit de nesuportat s-a întins pe punte și și-a examinat atent abdomenul. Fără îndoială, era vorba de aceeași hernie. Presupunerile medicilor erau confirmate — mult prea de vreme și într-un moment critic pentru Willis.

Acum Willis îşi reamintea în amănunţime descrierea evoluţiei bolii, prezentată de medic — pierderea cunoștinţei, gangrena și moartea. În aceste momente realiza că de fapt se simţise rău încă de la începutul călătoriei. Efortul depus la manevrarea aparatelor fusese picătura care a umplut paharul. De fapt, hotărâtoare pentru declanșarea crizei au fost montarea derivoarelor și a greementului. Ţărmurile amenințătoare ale insulei, cum scria mai târziu Willis, nu-l mai îngrozeau. Principala problemă consta acum în găsirea modalităţii de a-și salva viaţa, de a preveni gangrena. El și-a reamintit tot ceea ce-i spuseseră medicii, ca și informaţiile din lecturile efectuate pe această temă. Important era să găsească o poziţie care să-i permită relaxarea musculaturii abdominale; în caz de nereușită nu mai exista decât soluţia de a se aut o opera; pericolul iminent era cel al unei hemoragii, dat fiind faptul că nu poseda instrumentele necesare.

Din fericire, în ultimele zile, Willis consumase cantităţi reduse de alimente, ceea ce-i dădea speranţa că va putea evita operaţia. Chiar dacă ajungea la operaţie, faptul în sine rămânea un factor favorabil.

Willis și-a masat ușor mușchii contractaţi și durerea a mai cedat. Întins pe punte, el privea din când în când spre ţărmul care se apropia, sperând că semnalele îi fuseseră recepţionate.

La asfinţit, constatând că ajutorul nu sosește, Willis a apelat la o veche metodă marinărească. Fără a ezita prea mult, și-a răsucit în jurul picioarelor unul din

capetele cablului trecut peste mosor și a început să tragă până ce a ajuns în poziţia atârnat cu capul în jos. Această operaţie, repetată de câteva ori, i-a adus o oarecare alinare.

Willis a zăcut pe punte toată noaptea. Oceanul liniștit legăna alene pluta. În zori, insula Sawaii se afla la aproximativ aceeași distanţă. Îl chinuiau imposibilitatea de a se mișca, absenţa vântului și lipsa de speranţă într-un eventual ajutor…

Starea lui nu se înrăutăţise, însă nu se remarca nicio ameliorare. Febra încă nu apăruse, dar acesta nu era un simptom de luat în considerare, întrucât o gangrenă evoluează timp de câteva zile.

Și astfel s-a mai scurs o zi. Așteptare, așteptare cu tot mai puţine speranţe că ajutorul va sosi. În sfârșit, vântul a început să bată excluzând riscul eșuării pe recif. Este greu de imaginat cum poate rezista un om la durere și la iminenţa unei morţi înspăimântătoare în pustietatea Oceanului.

În „Memoriile” sale Willis relatează succint, fără a-i reda dramatismul, această grea încercare la care a fost supus.

Vântul a continuat să bată. Cu o oră înainte de asfinţit, suprafaţa Oceanului a început să se învolbureze, iar pânzele s-au umflat. *Age Unlimited* înainta.

Imediat ce s-a îndepărtat de insulă, Willis a încercat o senzaţie de ușurare. Starea lui nu se înrăutăţise, ceea ce confirma eficienţa metodei marinărești de a trata herniile. Durerile nu conteniseră, iar fizic, navigatorul se simţea epuizat. Nu mânca nimic; bea doar puţină apă de mare. Încet, încet încrederea în steaua sa norocoasă i-a revenit. Între timp, *Age Unlimited* plutea cu toate pânzele sus, asemeni unei imense lebede albe.

Willis trebuia să-și împartă timpul între odihna necesară, manevrarea cârmei și a pânzelor.

Această a doua parte a călătoriei, spre deosebire de prima (desfășurată în largul oceanului), impunea o atenţie permanentă și cunoștinţe de navigaţie, dat fiind numărul mare de insule și recife.

Vântul s-a intensificat și cerul s-a acoperit de nori. A doua zi, la amiază, Willis s-a simţit atât de bine, încât a putut circula pe punte. Primul lucru pe care l-a făcut a fost să stabilească poziţia plutei. Brusc, *Age Unlimited* s-a întors în direcţia vântului, pânza principală s-a izbit de catarg gata-gata de a fi sfâșiată; pluta era zguduită violent.

Willis a lăsat sextantul și a sărit să salveze pânzele, lucru dificil chiar pentru un bărbat puternic și sănătos. Catargul și ghiuri le s-au îndoit sub presiunea vântului ce sufla puternic dinspre provă. În timpul acestei lupte inegale, Willis a auzit zgomotul pânzelor forţate. Cu un efort supraomenesc s-a legat de plută. O nouă scuturătură violentă l-a azvârlit ca pe o jucărie la pupă și de acolo, peste bord. Când a revenit la suprafaţă a reușit să-și fixeze piciorul de lanţul care lega spiţele cârmei.

Cu un efort desperat s-a ridicat pe punte. Abia după o jumătate de oră a reușit să salveze greementul. S-a odihnit adunându-și forţele și apoi și-a pregătit un cablu de siguranţă de 15 metri pe care l-a fixat de catarg, capătul liber lăsându-l să atârne la pupa.

Încă o zi de călătorie s-a scurs. Se simţea mai bine și mulţumea cerului că smulgerea pânzelor n-a avut și alte urmări neplăcute.

Îşi revenea treptat, vântul era favorabil, iar timpul relativ bun. *Age Unlimited* se comporta excelent, înaintând cu o viteză ce atingea trei noduri.

După acel debut nefast, totul părea că reintră în normal. Drumul spre Australia era deschis !

A doua zi, la 3 iulie, *Age Unlimited* înainta minată de un vânt de sud-est. Poziţia plutei era, cu aproximaţie, 173°50' vest și 12°50' sud. Cerul înnorat și legănările plutei nu i-au permis lui Willis să stabilească cu precizie înălţimea soarelui. Vremea continua să fie nefavorabilă. Odată cu forţele i-a revenit și pofta de mâncare. La prânz și-a permis o porţie zdravănă de plăcintă de cartofi.

Trecuse mai puţin de o săptămână și, conform relatărilor lui Willis, „treptat, timpul a început să-și piardă importanţa.

Cursul plutei, măsurarea înălţimii soarelui de trei ori pe zi – când cerul era senin, direcţia vântului, îmi umpleau integral timpul".

Samoa rămăsese departe, la pupa, iar gândurile navigatorului se îndreptau acum spre drumul lung, plin de primejdii care-l aștepta. Involuntar, revenea la debutul nefericit al călătoriei, pe care-l considera de rău augur.

Într-adevăr, riscul era mare și primejdiile numeroase.

Făcând abstracţie de tot ce i s-ar fi putut întâmpla în cursa sa de mii de mile spre Australia, pe un traseu plin de insule în conjurate de corali, mai interveneau eventualitatea furtunilor, a uraganelor sau acalmiilor periculoase… Surprizele neplăcute puteau să apară oricând.

Înainte de a părăsi Apia, Willis îşi amintea că un expert în ale navigaţiei, ușor grizat, îi povestea că *Age Unlimited* nu va atinge niciodată ţărmurile Australiei. „Noua Guinee este tot ce vei reuși să realizezi" îi spusese acesta. Pentru Willis afirmaţia a constituit cel mai sumbru pronostic. Solitarul care ar fi aterizat pe ţărmul mlăștinos al Noii Guinee ar fi căzut în scurt timp pradă vreunui trib de canibali.

Willis auzise despre numeroase cazuri de canibalism pe trecute în ultimii ani. Avea însă încredere în plută și în forţele sale, dar a luat hotărârea de a nu se abate spre nord, de a nu depăși cu niciun preţ 12° latitudine sudică…

Din păcate, vântul de sud-est se menţinea și, câteodată, îşi schimba direcţia spre sud, astfel că *Age Unlimited* se apropia tot mai mult de Ecuator. Willis era conștient de faptul că-i va fi tot mai greu să ajungă la Sydney situat pe paralela 33°. Își propusese încă de la început să ocolească insulele Fidji dinspre nord astfel încât, cel puţin deocamdată, nu se alarma. Pe plută, viaţa îşi urma cursul obișnuit. Îi lipsea însă tovărășia pisicilor a căror amintire îi rămăsese vie. Uneori avea impresia că le aude zbenguindu-se sau că le simte prezenţa caldă, în timpul nopţii, așa cum se întâmpla în urmă cu un an.

Hrana lui Willis era modestă. Ghinionul la pescuit l-a de terminat să se limiteze la ceea ce avea pe plută. Îi lipseau în special legumele. Ananasul, nucile de cocos și lămâile zăceau la rece… Un moment plăcut l-a constituit descoperirea unei cutii de pudding primită la Lima. Cutia rămăsese intactă datorită întreruperii călătoriei.

Willis o păstrase atunci cu intenţia de a o deschide de Anul Nou. O clipă s-a gândit să n-o deschidă decât de ziua lui, dar tentaţia a fost mai puternică. A deschis-o și a constatat cu satisfacţie că puddingul era pur și simplu delicios, astfel încât până seara a consumat-o.

Câteva zile în șir, vremea nefavorabilă l-a obligat pe navigator să reducă pânzele. Pluta înainta mai lent, dar îşi încetase deriva. La 7 iulie, *Age Unlimited* se afla încă sub meridianul 12.

În nouă zile, dintre care două de acalmie, străbătuse 400 de mile.

Două zile mai târziu, Willis se găsea la 176°48' longitudine vestică, urmându-și cursul spre vest. Când *Age Unlimited* a trecut pe lângă Waterwick Bank navigatorul a sondat fundul Oceanului și l-a atins. Balansul plutei nu i-a permis să măsoare cu precizie adâncimea.

Oceanul era agitat, însă în locul unde se afla pluta era suficient de adânc, astfel încât valurile nu se spărgeau.

Willis nu se simţea chiar bine. Nu intervenise niciun element nou, însă hernia (care ar fi trebuit operată) nu se putea vindeca cu metoda marinărească de care uzase. Deoarece durerile nu-l părăsiseră, s-a hotărât să reia tratamentul atârnându-se „Ca un jambon", cum spunea cu umor el însuși. Deși durerea a trecut, Willis, epuizat, a zăcut o vreme pe punte pentru a-și recăpăta forţele.

După două zile, în timpul cărora *Age Unlimited* parcursese aproximativ 100 de mile, coborând spre sud, navigatorul se simţea foarte bine. Își petrecea timpul conducând pluta, manevrând pânzele sau trebăluind pe punte.

La 11 iulie a asistat la spectacolul unui splendid răsărit de soare. Discul de foc se ridica la orizont înconjurat de un nimb roșietic…

Age Unlimited se deplasa încet, dar sigur spre sud-vest, apropiindu-se de Fidji dinspre nord.

La 14 iulie, Willis a tăiat meridianul 180, depășind puţin 14° latitudine sudică și a intrat în emisfera estică. De la plecarea din Callao, *Age Unlimited* tăiase 100 de meridiane. Până în Australia îi rămăseseră 30 de meridiane, adică aproximativ 2000 de mile. În cazul în care reușea să menţină direcţia sud-vest, Willis ar fi navigat în linie dreaptă spre Sydney, care se afla la cca. 3.000 de mile. Dacă forţele nu-l vor păsări, mai exact dacă îndrăzneala lui de a străbate mii de mile într-o călătorie solitară, renunţând la operaţia care se impunea se va dovedi justificată, Willis va reuși o performanţă care nu va fi reeditată decât după alţi șase ani de către patru tineri navigatori.

La 18 iulie, Age Unlimited îşi continua drumul spre sud-vest, având la pupa 800 de mile străbătute în trei săptămâni. Ea se afla acum la 15° sud. Traseul urmat coincidea cu cel pe care Willis îl stabilise înainte de a începe expediţia, în jurul orei 15,00, după ce-și făcuse observaţiile de rutină.

Willis a zărit lângă plută o nucă de cocos și doi crabi mici care călătoreau lipsiţi de griji în Pacific: „Probabil că se aflau în călătoria de nuntă. Îmi puteam imagina că undeva, pe un atol îndepărtat, crabul Jack a invitat-o pe Jill cu aceste cuvinte ade menitoare: «Hai, Jill, să facem o croazieră!»".

A doua zi, vântul și-a schimbat direcţia, suflând dinspre sud și *Age Unlimited* și-a deviat cursul spre vest, direct spre Noile Hebride. Willis ezita în luarea unei decizii: să plutească spre nord-vest, renunţând la Sydney, trecând pe lângă Hebride, sau să meargă înainte, așteptând vântul de est, sau, ceea ce părea mai sigur, dinspre nord, urmând cursul stabilit iniţial.

Ore în șir, Willis sta aplecat deasupra hărţilor, căutând varianta cea mai bună. Mai putea fi luată în considerare și altă eventualitate: dacă se va decide să plutească spre nord-vest, după depășirea prin stânga a Noilor Hebride, va intra în Marea de Corali și va fi nevoit să acosteze în Noua Guinee, dacă direcţia vântului se va menţine.

Într-adevăr, chiar în cazul adoptării acestei variante, atingerea Australiei, în care drumul era barat de trecătoarea Marelui Recif, era puţin probabilă.

Au trecut câteva zile pe parcursul cărora pluta a continuat să navigheze spre vest.

În sfârșit, la 23 iulie, după o serie de tentative nereușite.

Willis, minat de vânturile sudice, s-a decis să ocolească Noile Hebride, venind dinspre nord.

În confesiunile sale, navigatorul nu dă detalii, dar se impune concluzia că maniabilitatea plutei lăsa de dorit. Urmărind cursul plutei și comparându-l cu precizările făcute în legătură cu direcţia vântului, se poate conchide că, în pofida construcţiei sale moderne, aceasta nu putea naviga nici cu vânt travers.

Între timp, vântul de sud s-a intensificat prevestind furtuna.

Ud până la piele, Willis studia hărţile. Era cea mai grea noapte de la părăsirea Apiei. Vântul ridica valuri imense care păreau că vor distruge pluta din clipă în clipă.

Willis naviga spre nord-vest conștient de faptul că a risca în continuare constituia o greșeală fatală. Era o decizie greu de luat de bătrânul navigator. Dorea să ajungă la Sydney nu numai dintr-o ambiţie marinărească, ci și pentru a-și realiza o seamă de planuri personale. A ales totuși drumul care i s-a părut mai sigur, evitând riscul unei eșurări în Noile Hebride. Viitorul avea să confirme corectitudinea hotărârii luate.

La 25 iulie, după 28 de zile pe Ocean, *Age Unlimited* se afla la 174°43' longitudine estică și 17°45' latitudine sudică. Pânzele erau foarte solicitate de vânt, astfel că Willis începuse să se teamă că vor fi smulse. Forţa totuși nota dorind să recupereze timpul pierdut la începutul călătoriei. Își permitea acest lucru deoarece dispunea de pânze de rezervă. Când valurile izbeau cabina, încercând să mature totul de pe punte, Willis alerga îngrijorat dintr-o parte în alta, încercând să repună lucrurile în ordine. Vremea nefavorabilă nu-l împiedica însă să-și prepare supe fierbinţi care-i refăceau forţele.

De câteva zile timpul nu-i permisese să-și stabilească poziţia cu ajutorul sextantului. Apela numai la calcule cu adunări și veghea în permanenţă. Îi era teamă să nu fie prea aproape de primele insule ale arhipelagului Noile Hebride, Aurora sau Penticost, aflate în partea de nord a acestuia.

Navigatorului i se părea mereu că zărește în spatele norilor prevestitori de ploaie

contururile insulelor. În amurg, temerile lui Willis s-au accentuat. Vântul șuiera, iar vuietul Oceanului umplea văzduhul. În asemenea condiţii nu auzea nici zgomotul resacului. Esenţial era însă să reziste greementul.

Dacă *Age Unlimited* depășea fără dificultăţi insula Aurora dinspre nord, Willis avea de gând să orienteze pluta spre vest, navigând cât mai departe de insulele Banks ce se aflau ceva mai spre vest. Menţinând acest curs și lăsând în stânga Cape Cumberland ar fi putut trece în deplină securitate pe lângă extremitatea nordică a celei mai înalte insule din Noile Hebride — Espíritu Santo.

Dacă totul decurgea normal, la prova se va deschide bazinul larg al Mării de Corali care i-ar fi oferit navigatorului o clipă de răgaz.

Temându-se să navigheze cu vânt puternic, în întuneric, fără a cunoaşte poziţia exactă a plutei, Willis s-a hotărât să semnalizeze S.O.S., cu speranţa că semnalul va fi recepţionat de un vas aflat prin apropiere. Din păcate, emiţătorul nu avea curentul necesar, astfel că după câteva încercări nereușite Willis a renunţat. Nu-i mai rămăsese decât să se caţere în vârful catargului de unde să încerce să zărească uscatul. De sus nu se vedea însă decât Oceanul întunecat.

Întreaga noapte Willis a rămas de gardă. Orele se scurgeau greu, iar temerile creșteau pe măsură ce acostarea se apropia.

Zorii zilei, așteptaţi cu nerăbdare, i-au adus ușurarea – Oceanul era pustiu; doar coamele albe ale valurilor întrerupeau cenușiul mohorât al apei. Cerul s-a acoperit cu nori. Ceva mai târziu, soarele și-a făcut apariţia, astfel că Willis și-a putut stabili poziţia și apoi latitudinea, elementul cel mai important în acel moment. Rezultatul i-a confirmat o speranţă — *Age Unlimited* naviga în siguranţă la sud de insula Aurora.

Harta de care dispunea Willis (nr. 2866 U.S. Hydrographic Office) îl avertiza că extremitatea nordică a insulei depășea cu 6 mile conturul acesteia.

Fiindcă Oceanul se mai liniștise, iar vizibilitatea se menţinea bună, navigatorul s-a hotărât să-și menţină direcţia încă 4 — 5 ore, urmând ca apoi să vireze spre vest, pentru a depăși insulele Banks. Willis îşi putea permite un răgaz binemeritat după noaptea chinuitoare pe care o petrecuse. S-a așezat pe punte, lângă cabină, astfel încât să poată observa compasul și să corecteze eventualele deviaţii.

În cursul serii care a urmat, Willis s-a culcat pentru câteva ceasuri. Când s-a trezit, în jurul său era beznă. Dormise mult.

Imediat a consultat compasul. Pluta îşi menţinuse cursul. Oceanul era prea liniștit și Willis a simţit că-l cuprinde îngrijorarea.

Doar zgomotul ușor al valurilor ce se loveau de corpul plutei tulbura liniștea profundă. Instinctul său de marinar îi semnala însă primejdia. Willis a privit cu atenţie în jur și s-a îngrozit: „Chiar în faţa mea se înălţa un munte înalt, negru, atât de aproape încât aveam impresia că-l pot atinge cu mâna. Aveam senzaţia că înaintea mea se află un monstru gata să mă înghită. Pluta părea neputincioasă, hipnotizată parcă de forţa monstrului negru. Brusc m-am dumirit. Am trecut pe lângă insulă în timp ce dormeam. Mica mea plută s-a descurcat de minune. Cine o fi stat de veghe la cârmă? Un duh bun? Am privit spre cer, apoi spre muntele ce se

profila între cer și Ocean. Pe măsură ce pluta înainta, acesta se micșora. Eram în siguranţă.”

Conform hărţii era vorba de insula Mera Lava, cea mai sudică din arhipelagul Banks Island. Cursul urmat se dovedea mult deviat spre nord. Se crease brusc o situaţie periculoasă.

Când s-a luminat de ziuă Willis a zărit la prova, la aproximativ 5 mile, a doua insulă. Vremea era mohorâtă, vântul încetase să bată, burniţa ușor. De la înălţimea catargului Willis a deslușit contururile uscatului.

Age Unlimited a plutit în derivă toată ziua, udată de o ploaie ce nu contenea să cadă. După-amiază, Willis a identificat insula — era Merig. Se afla la cea o milă. Se vedeau clar arborii de cocos și navigatorul abia îşi stăpânea dorinţa de a acosta pentru a culege câteva din fructele cărora le ducea dorul încă de la părăsirea Apiei. Nucile de cocos i-ar fi refăcut forţele.

Drumul era însă barat de un resac înalt, iar aventurarea pe mica lui canoe ar fi fost prea riscantă.

Puţin mai târziu pluta a depășit o mică insulă, acoperită de o vegetaţie bogată. Willis deslușea prin binoclu nucile de cocos ce-l invitau parcă să-și completeze proviziile simţitor diminuate, din care lipseau acum și cartofii.

Willis a coborât canoea și a legat-o cu un cablu de plută.

A montat două vâsle, și-a luat o secure și sacii necesari transportării viitoarei recolte. Întreprinderea lui era foarte riscantă, dar nucile de cocos aveau cuvântul hotărâtor. Willis a înconjurat insula, însă n-a găsit nicio trecere sigură printre stâncile și coralii care o înconjurau. În cele din urmă s-a mulţumit să admire de la distanţă acest colţ de rai. După o lună petrecută pe Ocean era o mare dezamăgire să te afli la un pas de uscat, incapabil de a-l atinge.

La întoarcere, Willis a fost nevoit se repare canoea ce purta urmele intemperiilor la care fusese expusă pe acoperișul cabinei.

Din fericire, avea la dispoziţie un cuţit. I-a trebuit mai mult de o oră până când a reușit s-o repare. Vâslind cât îl ţineau puterile, Willis a reușit să ajungă la plută înainte de a se lăsa întunericul. Dezamăgit de tentativa sa nereușită, s-a consolat cu gândul că escapada nu avea șanse de reușită, fiind mult prea dificilă. Trebuia să-și procure alimente proaspete pescuind, îndeletnicire lipsită de pericole, nu să riște iraţional.

Age Unlimited a depășit Noile Hebride și și-a continuat navigaţia pe Marea de Corali. Vântul sufla dinspre sud, schimbându-și câteodată direcţia spre est.

Ultimul obstacol în drumul său spre Australia, apărut ca urmare a modificării traseului, îl constituia Marele Recif de Corali, un masiv care se întindea de la Brisbane până la strâmtoarea Torres și, mai departe, până în Noua Guinee, pe o lungime de 1 300 de mile. Lăţimea recifului atingea în medie 20 — 30 de mile.

Cum și pe unde va putea să se strecoare printre corali — se întreba Willis. Zile întregi a examinat hărţile, a căutat, a calculat…

În noaptea de 8 august, a 42-a zi de călătorie, vântul sufla tare, stârnind valuri mari. Navigând numai cu focul și randa.

Age Unlimited înainta cu o viteză de 4 noduri. Constatând că pluta era greu de condus, Willis s-a hotărât să coboare și focul.

În vreme ce manevra pânzele și cablurile și-a pierdut echilibrul și, căzând pe spate, s-a lovit destul de tare. Ameţit, a zăcut o vreme pe punte. Revenindu-și, se gândea îngrozit la urmările unei lovituri la coloană, care pot fi deosebit de grave. A încercat să se ridice, dar n-a reușit. Picioarele nu-l mai ascultau. A rămas culcat, observând stelele și constatând cu satisfacţie că pluta îşi menţinea cursul. Se întreba însă cum vor evolua lucrurile dacă într-adevăr picioarele îi erau paralizate. Constata cu luciditate că într-o astfel de situaţie n-ar mai fi avut prea multe șanse.

Și totuși nu despera.

Explicaţia accidentului era clară. Pe punte se afla scripetele care se rupsese atunci când Willis încercase coborârea focului.

Navigatorul care, ani de zile, lucrase ca măcelar și apoi ca docher era conștient de faptul că leziunile coloanei pot avea urmări extrem de grave. El spera însă ca totul să se termine cu bine și, odată cu trecerea durerii, să-și recapete controlul picioarelor.

S-a hotărât să nu se agite, ci să rămână întins pe punte, lucru ce nu-l împiedica să caute o soluţie pentru a ieși din această situaţie. Durerea a mai cedat și, în cele din urmă, Willis a adormit. Pluta continua să înainteze, menţinându-și cursul.

Dimineaţa, navigatorul a constatat că nu-l mai doare spatele decât atunci când încearcă să se miște. Picioarele continuau să nu răspundă la comenzi, lucru care, cu tot optimismul său, l-a înspăimântat. Abstracţie făcând de celelalte aspecte, posibilitatea de mișcare îi era absolut necesară pentru a putea manevra pânzele și cârma: lăsată în voie, *Age Unlimited* avea să plutească corect atâta vreme cât vântul nu-și schimba direcţia. În momentul la care ne referim, *Age Unlimited* se găsea deja sub influenta derivei și, ca urmare a necorectării cursului spre nord-vest, risca să fie împinsă direct spre insulele Solomon.

Trecuseră două zile și două nopţi fără ca Willis să-și reca pete forţa picioarelor. El se târa pe punte cu ajutorul braţelor, corecta direcţia şi-şi pregătea mâncarea aflată, din fericire, la îndemână. La cea mai mică mișcare, durerea se amplifica brusc: spatele îi era umflat și fiecare atingere îi provoca o durere cumplită. Navigatorul a început să se teamă că este vorba de o fractură de coloană.

În cea de-a treia noapte, Willis a remarcat o ameliorare a stării sale. A reușit chiar să se ridice și să facă câţiva pași, sprijinindu-se cu mâinile. Acum era convins că-și va reveni curând.

Din păcate, i-au fost necesare multe zile până să-și poată relua-integral activitatea obișnuită la bordul plutei. În cele din urmă s-a refăcut total și și-a recăpătat optimismul.

12 august reprezenta a 46-a zi de călătorie… Mânată de vântul de est, *Age Unlimited* plutea spre sud-vest. Willis nu ţinea cu tot dinadinsul să atingă Sydney-ul, dar urmărea ca cel puţin să depășească extremitatea sudică a Marelui Recif pentru a evita eșuarea plutei pe bancul de corali.

La amiază pluta se afla la 13° 17’ sud și la 163°15’ est, deci la 1.000 de mile

mai spre nord, raportat la traseul iniţial. În ciuda acestui fapt Willis se gândea să corecteze direcţia, pentru a înconjura reciful pe la nord.

Fiecare zi aducea o ameliorare în starea navigatorului.

În consemnările sale foarte precise, minuţioase chiar, Willis descrie Oceanul cu toate schimbările sale, fotografiind valurile care căpătau un colorit roșu închis sub razele soarelui ce apunea.

Două zile mai târziu, el nota prezenţa unui rechin imens, cel mai mare pe care-l văzuse până atunci și pe care a încercat să-l pescuiască în intenţia de a-și completa alimentele cu ficatul foarte hrănitor al acestei specii. Dimensiunile imense ale răpi torului. Care exprimau și forţa sa colosală, l-au făcut să renunţe la această tentativă riscantă.

Oceanul i-a oferit o compensaţie — doi pești zburători au căzut pe punte. Unul l-a mâncat crud, considerând că-și asigură astfel o provizie de vitamine, iar pe celălalt l-a prăjit, adăugându-i o garnitură de fasole și varză acră.

Age Unlimited îşi continua cursa spre sud-vest. În ultimele zile înregistrase o medie de peste 50 de mile.

La 16 *august,* pluta a intersectat linia de navigaţie Sydney – Hong-Kong. Odată cu căderea nopţii, Willis a rămas de veghe, conștient de faptul că o ambarcaţie atât de mică și de slab luminată poate trece neobservată de ofiţerii de cart. Noaptea era întunecoasă și vizibilitatea redusă. Precauţia lui Willis s-a dovedit justificată. La un moment dat, de pe creasta unui val care ridicase pluta, el a zărit cam la trei mile distanţă luminile unui vas. Imediat și-a luminat pânzele și a semnalizat pentru a atrage atenţia asupra sa. Călătorea de cincizeci de zile, timp în care cei de pe uscat nu primiseră nicio veste despre soarta sa.

A fost nevoie să repete semnalul și abia când vasul a ajuns la aproximativ o milă l-a reperat. I s-a răspuns, dar Willis n-a reușit să descifreze mesajul. A intrat în cabină, și-a copiat semnele morse și a transmis: P-L-U-T-A. Nici de astă dată n-a reușit să înţeleagă ce i se transmitea, astfel că a repetat semnali zarea. După o altă tentativă nereușită, Willis a renunţat, hotărât să dea uitării acest incident.

Ziua care urma, 19 august, era ziua sa de naștere: împlinea 71 de ani. În cinstea evenimentului și-a pregătit o cafea fierbinte.

Așezat în cabină savura băutura aromată, cufundat în gânduri. Se întorcea în timp la anii grei ai copilăriei, la imaginea mamei sale… Era cel mai vârstnic navigator solitar. Cel mai vârstnic, dar și cel mai tenace. Tenacitatea, trăsătura esenţială a caracterului său, i-a permis ca dintr-un mus oarecare să devină un navigator reputat, autor al unor minunate volume, traduse în lumea întreagă. Nimeni nu-i putea sta alături în ceea ce privește performanţele, modul de a înţelege viaţa și lumea, modestia.

A fost trezit din reveria sa de lumina puternică ce inunda cabina. Vasul se apropiase.

— Cine sunteţi? s-a auzit o voce de pe puntea vasului.

— Willis, căpitanul plutei *Age Unlimited.*

— Ce doriţi?

— Să anunţaţi că m-aţi întâlnit, nimic altceva.

Willis le-a comunicat toate datele, după care vasul — *Baron Jedbourgh* — s-a îndepărtat. Încă în aceeași zi, doamna Willis a putut citi: *„După cum ni se comunică de pe vasul Baron Jedbourgh, la 19 august AGE UNLIMITED se afla la orele 00,15, la 159°45' est… "*

La două zile de la întâlnirea sa cu vasul, Willis consemna o acalmie totală. Spre nord se adunau nori negri. Treptat, cerul s-a acoperit și vântul a început să sufle; întâi ușor, apoi ceva mai tare. Willis n-a coborât pânzele, căci spera ca intensitatea vântului să nu atingă valori prea mari. Spre seară însă, vântul s-a intensificat brusc, întinzând pânzele care gemeau sub presiunea lui. Willis a preferat să riște sfâșierea lor, decât să se expună unui nou accident, încercând să le coboare.

A urmat o noapte grea, de veghe, dar care i-a adus și o satisfacţie — pânzele au rezistat. Spre ziuă, vântul s-a mai potolit și i-a permis să coboare vela mare și să repare rupturile produse.

Au venit zile calme, în care pluta continua să înainteze pe traseul dorit. Doar cerul se menţinea mohorât. Willis conducea pluta spre sud-vest. Se găsea la câteva sute de mile de Marele Recif care-i bara drumul spre Australia.

La 26 august, Willis consemna o nouă întâlnire. Deși se afla doar la câteva mile, din cauza ceţii, marinarii n-au observat pluta. Zadarnic a aprins Willis cele trei felinare roșii. El sperase ca prin căpitanul vasului să-și poată asigura prezenţa unui remorcher în timpul navigaţiei în apropierea recifului. Conform calculelor sale, trebuia să acosteze după o săptămână.

Vremea se menţinea neprielnică. Ploaia și ceaţa l-au obligat pe navigator să se ghideze doar prin adiţiune, modalitate cu rezultate foarte probabile, mai ales în zona curenţilor.

Când, în sfârșit, cerul s-a limpezit, navigatorul a zărit la prova un recif pe care l-a identificat ca fiind Marion Reef. A executat o deviere spre dreapta, pentru a ocoli reciful sub vânt, după care a revenit la cursul dinainte. Îl mai despărţeau acum de Marele Recif doar 150 de mile.

Încrezător în pluta sa, Willis n-a luat cu sine hărţile întregului litoral al Australiei de est. Ca atare, după cea de pășit 147° longitudine estică, navigând la nord faţă de traseul stabilit, nu mai dispunea decât de o hartă generală. Acest fapt era de natură să-i creeze dificultăţi suplimentare la acostarea de care-l mai despărţeau doar două-trei zile.

Pregătise totul în vederea acestui eveniment: ancora im provizată dintr-o ladă umplută cu bucăţi de metal, care e în locuia pe cea pierdută, binoclul, mijloacele de semnalizare; staţia de radio fusese abandonată, căci o considera inutilă.

În seara de 3 septembrie, de la înălţimea catargului, Willis căuta reciful. Nu se zărea încă învolburarea specifică care-i trăda prezenţa. Din prudenţă a schimbat totuși cursul spre nord-vest și a continuat să vegheze.

În zori, la orizont a apărut linia albă a valurilor ce se spărgeau de recif. Willis înainta fără să mai consulte harta, pregătit să preîntâmpine orice surpriză. S-a lăsat seara și *Age Unlimited* n-a ajuns în apropierea imediată a recifului. Willis a coborât

vela mare și a așteptat să se lumineze de ziuă. A navigat toată noaptea, dar Marele Recif nu apărea la orizont.

Atunci și-a dat seama că-l indusese în eroare unul din micile ziduri de corali care vegheau la mare distanţă. Cu toate pânzele sus, el continuă să navigheze spre vest.

Navigaţia fără hartă era dificilă, Willis fiind nevoit să vegheze permanent. În ciuda acestui fapt, și-a găsit timpul necesar pentru a se pregăti să părăsească pluta în cazul în care flotoarele s-ar fi înţepenit în recif. Intenţiona să utilizeze catamaranul, rezultat din îmbinarea canoei cu caiacul, încercând să atingă la bordul lui ţărmul Australiei. Echipamentul strict necesar și-l așezase la îndemână.

Și-a continuat drumul spre vest, dar ziua a trecut fără ca reciful să apară la orizont.

Pentru a treia oară, Willis a coborât pânza, a reluat cartul și a modificat cursul spre nord-vest. Noaptea s-a scurs fără niciun eveniment deosebit.

Dimineaţa, din vârful catargului, navigatorul a zărit resacul înspumat. Linia valurilor indica existenţa unei deschizături în recif. Pluta se afla în interiorul acestui „culoar” din care nu mai putea ieși decât cu condiţia ca vântul să-și schimbe direcţia.

Când pluta s-a apropiat de recif, Willis a putut auzi venind din adâncuri vuietul valurilor ce se spărgeau de peretele acestuia.

Cârma funcţiona bine, vântul mâna pluta ușor, astfel că Willis spera s-o poată duce în interiorul recifului. *Age Unlimited* a pătruns într-un canal lat de 50 de metri. Înainta sigur, cu derivoarele coborâte și pânzele umflate. După ce a parcurs cam un sfert de milă, flotoarele au luat contact cu fundul canalului. Totul s-a petrecut fără bruscări, lin.

După 71 de zile de navigaţie pe Ocean, *Age Unlimited* se oprise.

Era momentul refluxului și apa se scurgea de pe suprafaţa recifului. Pluta se găsea ceva mai jos de 18° latitudine sudică, adică la cca. 1.000 de mile mai sus de Sydney. Lăţimea recifu lui în această zonă trebuia să atingă câteva mile. Navigatorul putea să respire ușurat. Timp de câteva ore nicio forţă nu putea deplasa pluta nici măcar cu un deget. Apoi urma fluxul.

Pentru prima dată după cele 72 de zile, Willis se găsea pe uscat. Accidentul suferit îi diminuase forţele, dar nimic nu-l putea opri să pună piciorul pe uscatul reprezentat de acest bloc de corali. A ooborât de pe plută și a cules crabi și scoici, pregătindu-și un prânz copios. Admira minunatele culori cu care natura dăruise reciful. Coralul, acoperit de vegetaţie și populat de micile vieţuitoare iriza în nuanţe de roșu, galben și violet.

La căderea nopţii a început fluxul. Clipocitul apei ce urca era însoţit de zgomotul bulelor de aer ce se spărgeau ieșind din crăpăturile coralului inundat progresiv. Când apa a atins ni velul plutei, acesta a început să se miște ușor. Apoi tangajul s-a accentuat și Willis, la lumina lanternei a constatat că *Age Unlimited* plutea din nou. Se eliberase și cârma, amplasată mai jos…

Willis s-a hotărât să aștepte până când nivelul apei va crește și mai mult. A

pregătit pânzele și, când a simţit că vântul îl împinge înainte, a alergat la cârmă. *Age Unlimited* înainta.

Legănându-se, lovindu-se de corali, pluta îşi croia cu perseverenţă drum spre vest, reluând calea pe care o condusese căpitanul ei în timpul zilei.

Willis naviga sperând că va atinge capătul recifului și va întâlni Oceanul. Norocul a fost de partea lui. După ce parcursese o milă, atingând de câteva ori fundul de corali, poticnindu-se, scârţâind, *Age Unlimited* era din nou liberă.

Willis a sondat adâncimea — 25 de metri. Spera că a de pășit reciful și că ţărmul Australiei îşi va face apariţia.

Iluzie deșartă! În zori, resacul semnala prezenţa recifului și curând pluta s-a lovit de fundul de coral.

Era momentul refluxului. Încurajat de experienţa anterioară, Willis a ridicat totuși vela mare în speranţa că va putea înainta. Era prea târziu. Apa se retrăgea și nicio forţă nu mai putea pune pluta în mișcare. Willis s-a resemnat și a coborât pânzele.

Dimineaţa, odată cu fluxul, pluta și-a reluat drumul, zdrobind coralul de pe fund. Willis era ocupat cu strânsul echipamentului și asigurarea celor mai preţioase obiecte.

Cerul se acoperise cu nori. Navigatorul și-a permis o gustare consistentă, menită să-l refacă după solicitările din timpul nopţii. Apoi s-a căţărat pe catarg, de la înălţimea căruia a constatat că reciful era mult mai mare decât cel care-i dăduse de lucru în ziua precedentă.

În faţa plutei se întindea Oceanul din care se iţeau ici colo mici grupuri de corali, pe care Willis spera să le depăşească graţie fluxului. Până atunci și-a făcut provizii de scoici, crabi, trepangi și și-a permis un scurt răgaz.

Din nou apa s-a ridicat zguduind pluta și, hurducând-o, a început s-o poarte spre larg.

Vântul se intensifica treptat. Willis a luat direcţia nord-vest, navigând sub un cer plumburiu. La pupa a lăsat valurile înspumate care, pe măsură ce înaintau, deveneau tot mai mici.

La prova se deschidea larg imensa cale de apă. Oare aceasta să fi fost ultima încercare, ultima etapă a traseului imens pe care *Age Unlimited* l-a parcurs plecând din Perú și străbătând imensitatea Oceanului?

Willis era convins că de data aceasta a depășit reciful și odată cu el a lăsat în urmă toate greutăţile apărute datorită modificărilor care au impus renunţarea la intenţia sa de a atinge Sydney-ul. Navigând fără hartă și sondând fundul în permanenţă.

Willis continua să înainteze. După toate probabilităţile, pluta trebuia să se găsească în apropierea a două mici insule stâncoase — Brook, situate la numai câteva mile de insula Hitchinbrook ce făcea parte din continentul australian.

În condiţiile vântului puternic și ale navigaţiei pe o rută necunoscută, Willis a considerat că este prudent să coboare vela mare și să păstreze doar focul. Și-a pregătit totul pentru a face faţă oricărei surprize. N-a uitat nici de propria-i persoană. Supa concentrată a completat-o cu crabi, astfel încât și-a refăcut forţele necesare

cartului de noapte care-l aștepta.

Curios este că Willis nu precizează în niciuna din cărţile sale cât și cum a dormit. În orice caz se știe că rezista la ne somn și că, în general, se mulţumea cu câteva ore, pe apucate.

Întreaga noapte, Willis și-a condus pluta pe ultimele mile ale traseului său transoceanic. Trecea în revistă toate greutăţile, toate primejdiile care-i periclitaseră călătoria de la plecarea din Apia. E adevărat că nu reușise să atingă Sydney-ul, dar nici nu se abătuse prea mult dacă ţinem seama de cele 11.000 de mile parcurse. Nici nu i se putea cere mai mult. În fond era un om de 70 de ani căruia medicii îi interziseseră să se aventureze într-o expediţie de asemenea proporţii. Străbătuse întreg Pacificul, o performanţă încă neatinsă de nimeni.

Vântul s-a înteţit prevestind furtuna. Willis, lipsit de hartă, a aruncat sonda în speranţa că se află în apropierea uscatului.

Vizibilitatea era redusă. Atenţia i-a fost atrasă de un zgomot. Era resacul. Pentru o clipă a fost convins că a ajuns la ţărmul Australiei, dar un zid alb, imens se profila ameninţător, stârnind valuri uriașe. Era un banc de corali. A încercat să-l evite, dar eforturile s-au dovedit zadarnice. Din nou *Age Unlimited* se lupta cu coralii. Valuri uriașe se năpusteau asupra plutei, ameninţând s-o sfarme. Pentru a nu fi aruncat peste bord.

Willis s-a agăţat de cablul cu care era ancorată canoea. Din fericire, valurile au împins pluta ceva mai departe și n-au mai inundat-o cu atâta sălbăticie.

Urcat pe catarg, navigatorul încerca să-și dea seama ce se întâmplă. După toate probabilităţile, *Age Unlimited* se afla pe unul din bancurile depășite în ziua precedentă. Faptul se explica prin aceea că, navigând cu velatura redusă, a fost trasă înapoi de curenţii puternici.

Din fericire, de astă dată așteptarea a fost scurtă. După nu mai o oră, fluxul a smuls pluta, permiţându-i să-și continue drumul.

Scufundarea minimă a plutei lipsite de derivor nu era singurul factor care îi permitea lui Willis să încetinească mersul plutei și să înainteze. La acesta se adăuga șansa care părea să nu-l părăsească în momentele cele mai dificile pe bătrânul navigator. Soarta i s-a dovedit favorabilă încă de la prima escapadă, altfel *Age Unlimited* s-ar fi adăugat numeroaselor epave care puteau fi întâlnite pe sute de mile în zona Marelui Recif.

În jurul amiezii, pluta s-a mai poticnit o dată de blocul de corali, dar și de astă dată totul s-a sfârșit cu bine și Willis și-a putut continua drumul.

Willis și pluta sa înaintau milă după milă. Sonda îi indica uneori adâncimi favorabile. Alteori însă, apa era atât de mică, încât se zărea fundul, iar pluta atingea planșeul de coral. De fiecare dată, vântul favorabil o ajuta să-și continue drumul spre nord-vest. Pluta se resimţea totuși după numeroasele impacturi cu reciful — trei derivoare fuseseră rupte, iar puntea se deteriorase în locurile în care fuseseră fixate. Cârma, deși îndoită, continua să funcţioneze.

Expediţia prin Marele Recif reprezenta ea însăși o adevărată aventură. Willis nu știa să mai fi existat vreo ambarcaţie similară care să fi reușit să-l străbată. El a

făcut câteva fotografii și a filmat când timpul i-a permis, convins că totul se va termina cu bine și că, după încheierea expediţiei, va putea folosi materialul adunat.

Când soarele a început să coboare spre linia orizontului.

Willis a condus pluta către larg. După patru zile, Marele Recif rămăsese în sfârșit la pupa, iar pluta ieșise învingătoare în lupta cu masivul de corali ce-i bara drumul spre Australia.

În speranţa că a doua zi va reuși să atingă în cele din urmă uscatul, bătrânul navigator îşi mobiliza forţele. Incerti tudinea, riscul, efortul depus în confruntarea cu Marele Recif îl solicitaseră la maximum, atât fizic, cât și nervos.

Vântul de sud-est permitea plutei să-și menţină cursul; Willis a rămas la cârmă toată noaptea, decis să-i imprime direcţia spre vest, pentru a se depărta de recif și a evita curenţii care l-ar fi putut împinge înapoi.

Tensiunea ultimelor zile nu-i mai permitea lui Willis să se bucure la gândul că avea toate șansele să-și încheie cu suc ces îndrăzneaţă escapadă. Îl stăpânea o singură idee — trebuia să ajungă în Australia. Era pur și simplu incapabil să se mai gândească la altceva.

În cursul nopţii, vântul s-a intensificat. Stând la cârmă, Willis lupta cu oboseala care-l cotropea. Când a simţit că e gata să adoarmă, a fixat cârma și s-a culcat pe punte, reușind să aţipească. Când s-a trezit a zărit la prova o lumină intermitentă. În scurt timp s-a convins — erau luminile farului: patru semnale luminoase cu o pauză de opt secunde.

Neavând hartă și nici indexul farurilor existente în această zonă, nu putea să stabilească poziţia în care se afla. Pluta se apropia tot mai mult și Willis era convins că este vorba de una din insulele Brook pe care trebuia să le întâlnească după de pășirea recifului.

Lipsa hărţii îl punea în dificultate, căci nu știa prin ce direcţie să ocolească insula pentru a nu eșua pe ţărm. În întunericul nopţii, luminile farului îl orbeau pe navigator, împiedicându-l să se orienteze. Willis scruta întunericul, de teamă să nu ia o decizie greșită. Pe neașteptate, a apărut o insulă. Ţărmul ei abrupt se profila la prova. Willis a întors imediat cârma pentru a vira brusc spre stânga. Situaţia era deosebit de gravă.

Farul continua să-i împiedice vizibilitatea. Nu putea face altceva decât să urmărească contururile întunecate ale insulei în intervalele dintre cele patru semnale orbitoare.

Cu sufletul la gură, Willis continua tentativa să dea în conjura insula. Doamne, dacă ar fi avut o hartă! Brusc, farul nu s-a mai văzut, lucim ce l-a făcut să creadă că a intrat într-o zonă în care lumina acestuia nu mai pătrundea. Primejdia era iminentă.

Înaintând în beznă, pluta s-a izbit de fund cu un zgomot sinistru, care l-a făcut pe Willis să creadă că s-a sfărâmat. Dar ea continua să înainteze dusă de vântul puternic și de valurile uriașe, lovindu-se de stâncile submarine. Se înălţa pe un val pentru a fi azvârlită din nou într-un abis ameţitor. A urmat o izbitură puternică de o stâncă mare, după care s-a oprit. Acum era ridicată și coborâtă în adâncuri cu

regularitatea unui metronom.

Timpul părea că stă în loc! Terorizat de vuietul valurilor și de zguduiturile plutei, Willis avea senzaţia că-și pierde ultimele forţe. Nu-și mai simţea braţele și nu-și dădea seama dacă au trecut o jumătate de oră sau două ore.

Pluta a început să se încline ușor pe partea dreaptă. Va lurile ce veneau dinspre sud loveau flotorul stâng, accentuându-i înclinarea. Willis și-a dat seama că trebuie să părăsească pluta înainte ca aceasta să se răstoarne și să-l scufunde sub greutatea ei. Cine putea să-l ajute acum, în plină noapte, în valurile imense ce asaltau nemiloase pluta? Ce putea face? S-a decis să rămână la bord, legându-se pentru a nu fi smuls de apa care-l uda până la piele. Izbită de valuri, *Age Unlimited* se balansa, încercând parcă să se echilibreze. Se ridica pe stâncă pentru a se prăbuși din nou în apa învolburată.

Willis era pregătit să înfrunte moartea. Îl stăpânea un gând — de s-ar termina o dată! Nimic nu părea însă să confirme că eșuarea plutei se va produce curând. Deci, nu-i rămânea altceva de făcut decât să aștepte…

Brusc, tangajul a încetat și odată cu el vuietul apei. Aplecat peste bord, Willis a observat că valurile se liniștiseră. Nevenindu-i să creadă, a aprins lanterna pentru a se convinge.

Într-adevăr! Pluta înainta minată de vânt, legănată de valuri, de parcă nimic nu s-ar fi întâmplat.

Bătrânul navigator a respirat ușurat. Și-a adunat forţele și, ridicându-se, a alergat spre cârmă. Din păcate, lanţul fusese smuls, deci cârma devenise inutilizabilă. Aplecându-se periculos de mult peste bord, Willis a încercat să-l prindă. A constatat că porţiunea cârmei ce se află sub nivelul flotoarelor era îndoită ca o foiţă de staniol.

Age Unlimited, în urma eforturilor lui Willis, și-a recăpătat parţial manevrabilitatea. Navigatorul se simţea acum in re lativă siguranţă. Ceasul arăta orele cinci. Începea să se lumineze de ziuă. După ce a orientat pluta pe direcţia vântului, Willis a așteptat să se îndepărteze de insulele Brook pe care spera să le lase în dreapta. Urmărea permanent cursul, încercând să identifice la timp stâncile subacvatice pentru a le evita. Norocul i-a surâs și de data aceasta. Uzând de experienţa sa de navigator, a reușit să-și realizeze intenţiile.

În cartea sa intitulată „Cu îngerul pe fiecare umăr”, în care-și relatează peripeţiile, autorul dă dovadă de modestie, recunoscând că șansa l-a scăpat de multe ori din situaţii care păreau fără ieșire.

Labirintul de stânci care înconjurau insulele Brook rămăsese, în sfârșit, la pupa. Willis a dirijat pluta ceva mai spre stânga faţă de cursul pe care-l urmase în ultimele zile, navigând la o distanţă de aproximativ trei mile de insula Gould. Ce se afla în direcţia vântului. Îl mai despărţeau de ţărmurile Australiei doar zece mile.

Privind cerul senin și Oceanul liniștit, Willis avea impresia că cele petrecute în noaptea precedentă fuseseră doar un coș mar. De fapt, salvarea plutei și implicit a navigatorului se da torau unui fericit concurs de împrejurări.

La 9 septembrie, în jurul orei nouă, la prova au apărut contururile uscatului. Era

Australia. Așadar, acest om de peste șaptezeci de ani reușise să străbată cel mai mare Ocean, navigând timp de două sute patru zile, pe un vas primitiv.

La orizont se profila un ţărm plat, cu vegetaţie bogată, care se deslușea greu din cauza vremii ce devenise mohorâtă.

Ţărmul părea să nu fie înconjurat de recife sau stânci. Fapt ce-l făcea pe Willis să spere într-o acostare fără dificultăţi.

Ceva mai târziu el și-a putut da seama că ţărmul era nisipos și nepopulat. Vântul bătea ușor. Navigatorul a controlat ancora în speranţa că fundul nisipos va contribui la frânarea plutei.

Și-a pregătit felinarele pentru eventualitatea că ar fi fost necesar să-și semnaleze prezenţa.

Pluta s-a apropiat de ţărm. Era ora 11 când Willis a aruncat ancora. Invincibila *Age Unlimited* s-a răsucit ajungând sub vânt cu pânzele fluturând. După 11.000 de mile pe Ocean, după confruntarea cu Marele Recif, *Age Unlimited* îşi cucerise dreptul la odihnă.

Willis uitase de oboseală. A coborât de pe plută și, prin apa care-i ajungea până la brâu s-a îndreptat spre ţărm. Când a pus piciorul pe uscat s-a lăsat în genunchi, sărutând pământul. Călătoria se încheiase!

Age Unlimited se afla pe ţărmul Australiei la 18° sud și 146° 1’ est. Mergând de-a lungul ţărmului, nu după mult timp a întâlnit oameni: „Mă numesc William Willis și am ajuns până aici cu pluta… “

Vestea succesului fantasticei expediţii s-a răspândit cu îuţeala fulgerului în întreaga Australie. Pe calea undelor și prin intermediul cablurilor, ea a fost transmisă și pe celelalte continente.

Australia l-a înconjurat cu multă simpatie și cu deosebit interes pe marele navigator. Curând a sosit și d-na Willis. Cei doi soţi au întreprins o serie de călătorii, fiind întâmpinaţi pretutindeni cu deosebită căldură. Prin amabilitatea autorităţilor australiene, vasul *Boonaro* a transportat pluta până la Sydney, de unde a fost expediată în Statele Unite.

Și astfel a luat sfârșit cea mai lungă expediţie pe plută, în timpul căreia solitarul navigator, expus la atâtea primejdii, a dat dovadă de o neasemuită tărie, de curaj și abnegaţie.

William Willis rămâne, alături de Heyerdahl, cea mai proeminentă personalitate din istoria navigaţiei pe plută. Este indiscutabil că expediţiile sale solitare sunt performanţe ce le depășesc pe cele ale echipajelor lui Heyerdahl.

Lipsurile de ordin financiar, inexistenţa unor prieteni influenţi, modestia sa neobișnuită, cinstea sa trebuie luate în considerare. Ele explică și faptul că marele public nu l-a cunoscut la adevărata lui valoare, comparativ cu alţi navigatori care au știut să-și speculeze performanţele atât sub aspect publicitar, cât și material. Este adevărat că cei iniţiaţi în tainele navigaţiei au apreciat la justa lor valoare performanţele lui Willis. Lor li s-au adăugat cititorii minunatelor sale cărţi care au trăit nu numai emoţiile autorului, ci și dramatismul întâmplărilor relatate.

În cele două expediţii solitare pe plută, întreprinse între 60 și 70 de ani, Willis a

străbătut în total 18.000 de mile marine, ceea ce echivalează aproape înconjurul pământului, și a rezistat între cer și apă 320 de zile. Singur! O rezistenţă rar întâlnită…

Neînfrântă, la fel ca Willis, *Age Unlimited* este expusă la „Marines Museum” în Newport News în S.U.A. în urmă cu câţiva ani i s-a alăturat un mic yacht, *Little One* — vasul cu care Willis a plecat în călătoria din care n-avea să se mai întoarcă niciodată.

1. Willis William WHOM THE SEA HAS TAKEN. Meredith Press, New York.
2. Urbanczyk Andrzej WILLIAM WILLIS — ZEGLARZ NIEZLOMNY. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk, 1970.
3. Urbanczyk Andrzej WILLIAM WILLIS — DER EINSAMSTE SEGLER DER VELT. Die Yacht Hamburg, 1972.

15. ÎN CĂUTAREA AVENTURII
TANGAROA – CARLOS CARAVEDO

„Era suficient să te apleci puţin *peste bord pentru a zări în adâncul Oceanului botul înfricoșător al rechinului…”*

Setea de aventură, de necunoscut este proprie omului. În fie care an, numeroși sunt cei ce se aventurează în expediţii riscante în aer, pe munte sau pe Ocean.

Motivaţia acestor întreprinderi îndrăzneţe diferă.

În aceeași categorie intră și peruanii Carlos Caravedo, Jaime Toledo și cehul Josef Mataus care au hotărât să întreprindă o călătorie în Pacific. Ea nu a avut nicio motivaţie științifică; erau tentaţi de performanţa în sine, de confruntarea cu ei înșiși și cu Oceanul.

Carlos Caravedo și Jaime Toledo erau navigatori încercaţi.

În 1959, ei au parcurs un impresionant traseu de 5.000 de mile, din Callao până în Tuamotu. La bordul vestitei plute *Cantuta II.*

Participaseră și la precedenta expediţie pe *Cantuta.* Iată un nou exemplu menit sa demonstreze că setea de aventură la bordul unei plute nimic și nimeni nu este în stare s-o astâmpere (ca și în cazul epopeii celor două *Tahiti-Nui, Ra* și *La Balsa).*

Deci, în primele zile ale anului 1965, trei bărbaţi hotărâţi și viguroși au început construcţia plutei din lemn de balsa căreia i-au pus numele *Tangaroa.* După două luni de muncă asiduă, pluta era gata. Din punct de vedere al construcţiei, ea seamănă cu *Kon-Tiki* — dimensiunea 13X5 m, velatura cea 30 m².

La 16 aprilie 1965, sute de oameni asistau în portul Callao la plecarea plutei *Tangaroa* în lunga sa expediţie pe Ocean.

La bord, trei navigatori erau gata să înfrunte adversităţile Oceanului și ale sorţii.

De la *Kon-Tiki* încoace, aceasta era a opta plută care părăsea America de Sud cu destinaţia Polinezia. Numai două dintre ele eșuaseră, celelalte atingându-și ţelul.

Echipajul lui *Tangaroa* îşi asigurase necesarul de provizii, apă ca și un post de radio. Înaintea plecării, Carlos Caravedo, căpitanul expediţiei, declara ziariștilor că intenţionează să străbată Pacificul în nouăzeci de zile, să treacă prin Tahiti și să continue drumul până în Australia. Întoarcerea urmau s-o realizeze tot pe plută.

Agenţiile de presă s-au dovedit puţin prea grăbite anunţând plecarea plutei. Echipajul a avut neplăceri cu velatura, astfel încât *Tangaroa* a fost nevoită să se întoarcă. Abia la 26 Iulie, pluta a fost condusă de un remorcher la 20 de mile în larg.

La asfinţit, vântul a început să umfle pânzele lui *Tangaroa* și pluta a luat drumul spre nord-vest, ajutată și de curentul Humboldt.

Echipajul îşi desfășura activitatea conform programului obișnuit — manevrarea plutei, prepararea hranei, mici repa raţii — ajutat de vremea bună și vântul favorabil. Viaţa pe *Tangaroa* nu se deosebea deocamdată cu nimic de cea pe care o descria Heyerdahl în cartea sa despre *Kon-Tiki.* Carturile, pescuitul macrourilor aurii, observarea faunei oceanice, iată preocupările zilnice.

Căpitanul menţinea legătura permanentă prin radio cu Perú. Staţia funcţiona pe frecvenţa 14.125 kilohertzi și transmitea aproape zilnic — situaţia pe plută este normală!

La 2 august, după o săptămână de navigaţie, pluta se afla la 260 de mile de Callao. Asemeni lui *Kon-Tiki, era* purtată de curentul Humboldt spre nord, în direcţia Galapagos. Ca atare, *Tangaroa* se afla în pericol de a eșua pe stâncile arhipelagului.

În cele din urmă, a reușit, ca și predecesoarele sale, să iasă de sub influenţa curentului ce-i deviase cursul fixat iniţial, datorită abilităţii navigatorilor și nu mai puţin șansei. Pluta a trecut pe lângă Galapagos la o distanţă convenabilă și, orientându-se spre larg, s-a avântat în imensitatea Pacificului. Cei trei navigatori aveau de parcurs mii de mile. Aceasta însemna luni de viaţă petrecute între cer și apă.

Vânturi favorabile au dus pluta spre vest, către curentul ecuatorial, al cărui traseu ducea spre Polinezia.

Echipajul s-a adaptat repede la cerinţele și greutăţile vieţii pe plută. De fapt, nu era nici prima și, după cum credeau atunci, nici ultima expediţie.

Pescuirea rechinilor, adunatul peștilor zburători ce cădeau pe punte, înfruntarea frigului, care, în ciuda apropierii de Ecuator, devenea tot mai accentuat, mai ales în timpul carturilor lungi de noapte, constituiau evenimentele cotidiene. Important era că pluta naviga bine.

Menţineau în continuare legătura cu uscatul care se îndepărta tot mai mult. Staţia de pe *Tangaroa* era un interlocutor permanent pentru radioamatorii din Perú, Ecuador, Venezuela, Nicaragua și mai târziu pentru cei din Mexic și S.U.A.

Tangaroa se confrunta cu imensitatea Pacificului, la o distanţă mare faţă de ruta

urmată de ceilalţi navigatori. Cei trei oameni aveau senzaţia că întreaga lume, cu frământările ei, rămăsese undeva departe, devenind ca și inexistente Peștii, păsările care-i vizitau din când în când, navigaţia și observarea timpului constituiau singurele lor preocupări, izvorul bucuriilor și necazurilor zilnice.

Săptămânile se scurgeau fără evenimente deosebite. *Tangaroa* ajunsese la jumătatea drumului spre arhipelagul Marchize situat transversal faţă de traseul ei. Totul decurgea normal.

Navigatorii erau sănătoși și cu un moral excelent.

Dar iată că într-una din zile, legătura radio n-a mai putut fi stabilită. Nici în zilele următoare n-au mai fost recepţionaţi.

După o săptămână de tăcere, în căutarea lor a fost trimis un avion. Era însă imposibil să fie reperată mica plută în imensitatea Oceanului. Căutările s-au dovedit infructuoase. Pesimiștii îşi exprimau convingerea că echipajul era pierdut, în timp ce cunoscătorii nu considerau că trebuie să se alarmeze: „Fără panică. Pluta este mult mai eficientă decât cea mai bună staţie radio”. Legătura cu navigatorii n-a putut fi stabilită o vreme îndelungată. Își făcea din ce în ce mai mult loc părerea că pluta și echipajul dispăruseră înghiţite de Ocean. În sfârșit, în noaptea de 6 octombrie, doi radioamatori din Uruguay au recepţionat semnalele transmise de pe *Tangaroa.* Conform acestora, cei trei temerari parcurseseră 3.000 de mile. Totul era în ordine la bord, iar oamenii se simţeau bine.

Vestea îmbucurătoare a fost transmisă de presa din cele două Americi. După ce a parcurs jumătate din traseu, *Tangaroa* (deși îmbibată cu apă) avea toate șansele să atingă Polinezia.

Navigatorii au reușit să ia din nou legătura cu staţiile de radio de pe continent abia după o lună. Ei au fost recepţionaţi la Rarotonga.

Navigaţia continua sub cele mai bune auspicii. Au trecut numeroase săptămâni până când cei trei navigatori și pluta lor au reușit să atingă Polinezia. Le-au fost necesare nici mai mult nici mai puţin de patru luni. În acest interval n-au fost scutiţi nici de momente dramatice. De exemplu, în timpul furtunii care s-a abătut asupra plutei în cea de-a doua lună de la debutul expediţiei, valurile imense au asaltat-o trei zile în șir, scufundând-o în Oceanul înspumat. Echipajul a fost nevoit să se cramponeze de plută, implorând cerul să înceteze furtuna sau blestemând Oceanul nemilos…

Adesea, era suficient să te apleci puţin peste bord pentru a zări în adâncul Oceanului botul înfiorător al rechinilor. A cădea peste bord echivala cu a pieri sfâșiat de rechini.

Spre sfârșitul călătoriei, când pluta s-a apropiat de insulele Societăţii, puntea a ajuns la nivelul apei. Efortul de a ajunge cât mai repede pe uscat însemna de fapt lupta pentru supravieţuire. Echipajul trăia cu senzaţia că clipele îi sunt numărate. Dar, ca de obicei, dramul de noroc nu i-a părăsit pe navigatori.

La 23 noiembrie 1965, după patru luni de la plecarea din Perú.

Tangaroa a acostat în Tahiti cu echipajul complet. Pluta, care pe ultima porţiune se abătuse de la traseul iniţial, era condusă de un remorcher.

Tahitienii i-au salutat pe navigatori ca pe niște veritabili învingători. Ei au ridicat arcuri triumfale, i-au împodobit cu ghirlande de flori și i-au întâmpinat cu muzică.

Întrebaţi de ziariști dacă intenţionează să se întoarcă în Perú tot cu pluta, pentru a-și întregi performanţa, au declarat că doresc să-și continue călătoria spre apus către Australia sau să revină la Callao (intenţie care n-a fost încă realizată).

În cele 121 de zile de călătorie, *Tangaroa* a parcurs aproape 5.000 de mile marine și a trecut prin trei furtuni. Pentru un echipaj experimentat, acest lucru nu constituie o performanţă extraordinară. Deși, dacă stăm să ne gândim, 5.000 de mile pe Ocean rămân totuși o performanţă meritorie.

16. CU BARCA DE TRESTIE PE OCEAN
RA – THOR HEYERDAHL

„În noaptea dinspre 19 spre 20 cârma a fost din nou avariată. Era o vreme infernală. Apoi situaţia a devenit și mai gravă…”

Trecuseră douăzeci de ani de la expediţia *Kon-Tiki* și faima lui Heyerdahl făcuse înconjurul globului. Nu era om care să nu fi auzit de numele celebrului navigator. Eroul naţional, idolul Norvegiei, comandor al ordinului Sfântului Olaf, Cavaler al „Servicio del Merito Distinguido” al Republicii Perú, laureat al Premiului internaţional pentru popularizarea științei și al „Grande Officiale dele Ordine al Merito della Republica Italiana”, membru al Academiei de științe din New York, decorat de regele Suediei cu medalia Vega pentru realizările sale remarcabile în domeniul cercetării și cavaler al altor zeci de ordine de stat, posesor a numeroase medalii, câştigătorul Oscarului în 1951 pentru filmul expediţiei, autorul a două bestselleruri mondiale — „Expediţia “*Kon-Tiki”* și *„Aku Aku”,* traduse în 64 de limbi și editate în milioane de exemplare, era acum în situaţia de a dispune de banii necesari continuării cercetărilor sale.

Toate acestea nu l-au pus la adăpost de acuzaţii de plagiat, de falsificarea datelor; a fost declarat escroc, persoană lipsită de scrupule, șarlatan…

Dar expediţia *Kon-Tiki* a rămas una din cele mai fascinante aventuri care l-au făcut pe Heyerdahl celebru în întreaga lume. După Amundsen, el a devenit cel mai cunoscut cetăţean al Norvegiei și nu trebuie să surprindă faptul că la vârsta de 50 de ani i-a fost publicată biografia.

Heyerdahl a fost un fanatic nu lipsit de romantism. Pentru a confirma teoria privind originea populaţiilor polineziene, a riscat totul — reputaţie, bani, autoritate… N-a reușit; a demonstrat doar că incașii ar fi putut străbate Pacificul, ceea ce nu e prea mult.

Faima dobândită i-a adus o serie de neplăceri, în special din partea oamenilor de știinţă care-l acuzau de incompetenţă și de sete de publicitate. În disputele acerbe cu adversarii săi, care nu șovăiau să facă uz chiar de procedee nepermise,

Thor Heyerdahl n-a reușit să-și impună teoria sa atât din cauza caracterului ei senzaţional, cât și a insuficientei fundamentări științifice. La unele congrese a fost pus în situaţia delicată de a i se întoarce spatele. Nimeni nu era dispus să-l asculte și să-i ia în considerare argumentele. Uneori era luat pur și simplu peste picior, iar citatele extrase din cărţile sale erau interpretate și de naturate.

Însuși Heyerdahl, întrebat mai târziu ce părere are despre tot ceea ce s-a petrecut, declara: „Acum douăzeci de ani nimeni nu credea în teoria migraţiilor avansată de mine. Astăzi, lucrurile s-au mai schimbat. S-ar putea ca ea să capete adepţi”.

La 50 de ani, beneficiind de o situaţie materială excelentă, a demonstrat o dată în plus că merită atenţia și admiraţia ce i se acordaseră. El a riscat totul, organizând o nouă expediţie, la fel de fascinantă ca și *Kon-Tiki,* pornind pe o ambarcaţie de trestie de papirus pentru a străbate Atlanticul.

În ciuda părerii generale, el n-a fost un navigator. De fapt, el n-a pornit pe Ocean în căutarea aventurii, încercând s-o motiveze științific (așa cum au afirmat răuvoitorii), ci din necesitate. El urmărea să demonstreze adversarilor săi că cel puţin una din acuzaţiile ce i se aduceau nu corespundeau realităţii — afirmaţia (care urmărea să infirme teoria migraţiei) că niciuna din populaţiile sud-americane n-au putut ajunge pe insulele Oceaniei, din considerente de navigaţie.

În expediţia *Kon-Tiki,* Heyerdahl îşi recunoaşte incompetenţa în domeniul navigaţei. După 25 de ani, în cartea sa despre expediţia *Ra* declară fără șovăire că n-a reușit să-și însușească nici comenzile marinărești elementare.

De la expediţia *Kon-Tiki* trecuseră ani în care Heyerdahl întreprinsese călătorii interesante, printre altele cea de pe Insula Paștelui, cunoscută datorită excelentei sale cărţiinti tulată *Aku Aku.* După toate acestea a luat surprinzătoarea hotărâre de a porni într-o nouă expediţie pe Ocean, folosind de astă dată o ambarcaţie și mai curioasă, o barcă din trestie, denumită *Ra.* Intenţiona să dea un răspuns la o problemă care mai comporta discuţii, și anume, cine a descoperit de fapt America.

De multă vreme în istoria navigaţiei, descoperirea Americii era atribuită lui Cristofor Columb. Faptul a fost confirmat de datele științei, istoriei, literaturii și, ca atare, a-l pune la îndoială echivala cu o erezie. Se știe că între cultura Lumii noi și cea veche există suficiente asemănări. Astfel, piramidele în trepte ale Egiptului Antic seamănă cu cele mexicane. Tehnicile de trepanaţie a craniului, cele de mumifiere erau tot atât de bine puse la punct. Bineînţeles că și deosebirile sunt tot atât de mari…

Istoricii culturii au fost surprinși de asemănările dintre piramidele incașilor, ale popoarelor maya și ale aztecilor, de cultul morţii atât de ciudat și de răspândit încă în Mexic și care poate fi întâlnit și în Egiptul Antic.

Oare între Egiptul faraonilor și America existau legături încă înainte de expediţia lui Columb? Unii explică asemănările prin transferurile de cultură din lumea antică pe calea contactelor oceanice stabilite cu mii de ani în urmă. Alţii apreciază că n-au fost și n-au putut fi stabilite; culturile respective s-au dezvoltat concomitent, iar asemănările se explică prin faptul că au existat aceleași condiţii, asigurate de

caracteristici geografice asemănătoare.

Dar să vedem, în rezumat, în ce consta teoria lui Heyerdahl. Punctul de plecare al presupunerilor sale erau bărcile din trestie. Această idee i-a fost sugerată de un desen ciudat pe vasele incașilor, care reprezenta o barcă ascuţită. Heyerdahl observase o astfel de barcă din trestie pe lacul Titicaca. În dienii i-au povestit o legendă conform căreia, în urmă cu mii de ani, sosiseră pe bărci în formă de semilună niște bărbaţi bărboși ce veneau din altă lume. Heyerdahl a găsit fotografia unei bărci de trestie cu pânze, provenind de pe lacul Tehad și ulterior a ajuns la concluzia că bărci asemănătoare se construiau pe acele meleaguri încă din vremuri imemoriale. El a remarcat asemănarea dintre bărcile de trestie de pe lacul Techad și cele egiptene, din papirus; acestea seamănă din punct de vedere al construcţiei cu cele întâlnite pe lacul Titicaca și în Insula Paștelui!

Concluzia se impunea — egiptenii erau cei care construiseră primele bărci la bordul cărora ajunseseră până în America de Sud, străbătând Atlanticul.

În Egipt au fost descoperite desene și ambarcaţii din trestie care circulau pe Nil și care erau asemănătoare celor ce pluteau pe lacul Tehad.

Heyerdahl s-a decis să-și argumenteze teza străbătând Atlanticul din Africa până în America Centrală pe o barcă primitivă din tije de cibor, din care egiptenii făceau papirusul.

El s-a hotărât să-și boteze barca *Ra,* vechea denumire a soarelui, cândva cel mai de seamă zeu al Egiptului.

Bazându-se pe opiniile celor care foloseau aceste bărci, ca și pe propriile-i încercări, Heyerdahl a ajuns la concluzia că ambarcaţia ar trebui să facă faţă valurilor Oceanului, chiar dacă spre sfârșitul călătoriei ar începe să putrezească. În ce-i privește, specialiștii erau de altă părere. Ei susţineau că tijele și frânghiile de legătură vor fi distruse de apa sărată în cel mult două săptămâni. Chiar pe şi pa dulce a Nilului, bărcile erau scoase pe mal și uscate spre a se evita putrezirea.

Heyerdahl n-a luat în considerare această părere. În fond, de mii de ani, nimeni nu mai încercase să plutească pe mare cu o astfel de barcă, deci nimeni nu era în măsură să spună cum se va comporta papirusul pe Ocean. Norvegianul era de neînduplecat și nu accepta să fie contrazis, deși existau obiecţii numeroase.

Construită în Egipt, *Ra* urma să fie transportată în Maroc — la Safi, la sud de Casablanca — de unde avea să-și înceapă fantastica sa călătorie pe Ocean.

Adversarii teoriei lui Heyerdahl ridicau următoarea obiecţie: cum ajungeau bărcile egiptenilor până în Maroc fără a putrezi pe Mediterană? Puteau fi transportate pe o distanţă de mii de kilometri prin Sahara, dar înseamnă că trestia uscată de soarele arzător era expusă la incendii.

La conferinţa de presă din Alexandria, Heyerdahl a declarat: „Vom pluti cu ajutorul alizeelor, al curenţilor ecuatonali și al Canarelor. Am calculat că vântul și valurile vor duce *Ra* după două, trei luni în zona insulelor din Marea Caraibilor. Probabil că tot astfel ajungeau acolo și vechii navigatori din Africa”.

Intervalul iunie-iulie a fost ales pentru plecarea expediţiei, ziua urmând să fie stabilită în funcţie de vreme. În cazul când vânturile și curenţii i-ar fi fost favorabili,

Ra urma să-şi atingă punctul terminus al călătoriei înainte de a începe pe noada uraganelor de toamnă.

Conștient de primejdiile unei călătorii pe Ocean, Heyerdahl nu le-a minimalizat. Precaut, și-a luat măsurile necesare în cazul acestei expediţii primitive, cu toate că mijloacele de salvare moderne erau de o eficacitate limitată. În plus, cunoştinţele actuale în materie de construcţie erau sub nivelul celor pe care oamenii primitivi le posedau la vremea respectivă.

Iată de ce nu poate fi apreciată drept exagerată afirmaţia că echipajul de pe *Ra* era supus aproape aceluiași risc ca și navigatorii Egiptului. Deși barca era dotată cu staţie de radio, prin intermediul căreia aveau posibilitatea de a solicita ajutor, cele 10 — 15 ore de așteptare puteau fi fatale, aceasta chiar în cazul unor ambarcaţii mai mari.

Bazându-se pe experienţa acumulată în timpul expediţiei *Kon-Tiki,* ca și pe cea dobândită în Insula Paștelui, Heyerdahl s-a orientat perfect în selecţionarea echipajului, deși iniţial părea că și-a asumat un risc extrem de mare. Oare câţi comandanţi ar îndrăzni să se aventureze pe o asemenea ambarcaţie cu un echipaj compus din oameni de diferite naţionalităţi?

Cei șapte oameni — un egiptean, un mexican, un sovietic, un american, un reprezentant al Ciadului, un italian și Heyerdahl — trebuiau, în concepţia acestuia din urmă, să simbolizeze colaborarea între reprezentanţii unor naţiuni cu convingeri politice și sociale diferite.

Se știe că în condiţii grele de viaţă contradicţiile dintre oamenii devin mai acute. Ce spera oare Heyerdahl? Echipajul *Ra* fusese ales după modelul Turnului Babel, deci reprezenta „Un experiment al unui experiment”.

Cert este că după încheierea călătoriei n-au fost emise niciun fel de pretenţii, iar Heyerdahl și-a declarat satisfacţia în ce privește echipajul său internaţional, cu care stabilise relaţii de caldă tovărășie.

Bineînţeles că alegerea oamenilor a implicat numeroase dificultăţi, dar în cele din urmă a reușit să sudeze un echipaj care a rămas celebru prin unitatea sa de acţiune. A găsit șapte oameni tineri, atât sub aspectul vârstei, cât și al psihicului, curajoși și dornici de aventură.

Primul, Thor Heyerdahl, era sufletul expediţiei — organizator, conducător și cel care finanţa această riscantă escapadă pe o barcă de papirus. Apoi, Norman Baker, ofiţer în rezervă, un american în vârstă de 40 de ani, navigator, geograf, căsătorit, tată a trei copii, călător încercat care navigase din Honolulu până în Tahiti pe un mic yacht. Era un taciturn, în același timp modest și totuși energic. Avea să îndeplinească funcţia de răspundere de navigator și radiotelegrafist. De altfel, era singurul care se pricepea cu adevărat la navigaţie.

Al treilea, Georges Sourial, egiptean, avea 29 de ani și era de profesie inginer chimist. Pasionat scufundător, considerat cel mai bun din zona Mării Roșii, avea să preia funcţia de dul gher. Urmând să se scufunde pentru a depista și repara eventualele avarii ale bărcii.

Italianul Carlo Mauri, în vârstă de 39 de ani, alpinist, operator de film, ghid alpin,

căsătorit, tată a cinci copii, mai participase la o expediţie în Antarctida. Pentru a fi primit în rândurile echipajului a trebuit să înveţe să înoate. I s-a încredinţat sarcina de a filma momentele cele mai importante din timpul călătoriei.

Abdullah Djibrine, din Ciad, era specialist în construcţia și navigaţia pe bărcile din papirus. Era un om simplu, dar tenace și inteligent. Când Heyerdahl l-a solicitat, și-a părăsit fără să șovăie cele trei soţii pentru a se aventura într-o escapadă riscantă pe un Ocean pe care nu-l mai văzuse niciodată.

Mahomedan convins, practica riguros ritualurile impuse de religia sa. Îşi exprimase dorinţa de a risca totul numai pentru a beneficia de posibilitatea de a cunoaşte acele ţări îndepărtate spre care urmau să se îndrepte.

Genoves Santiago, mexican, în vârstă de 45 de ani, antropolog și fotograf, era căsătorit și tatăl unui băiat în vârstă de 7 ani. Acest șoarece de bibliotecă nici nu vizitase până atunci vreun vas, fie cât de mic. Nimerise în echipaj din întâmplare.

Aflând de proiectul lui Heyerdahl, s-a entuziasmat și și-a exprimat rugămintea de a fi primit printre membrii echipajului.

Căpitanul luase legătura cu un alt mexican care se îmbolnăvise însă, astfel încât cererea lui a fost în cele din urmă admisă.

Anunţat telefonic, Santiago și-a abandonat slujba pentru ca, două zile mai târziu, să se alăture membrilor echipajului.

Ultimul de pe listă, dar nu și cel din urmă, dacă ţinem seama de atribuţiile ce-i reveneau, era Iuri Sankevici, cetăţean sovietic, în vârstă de 32 de ani, doctor în medicină. El îi fusese recomandat lui Heyerdahl, la cererea acestuia, de către Academia de Ştiinţe a U.R.S.S. I se cerea să posede diploma de medic și… un dezvoltat simţ al umorului. Iuri era căsătorit și avea o fetiţă în vârstă de 7 ani. Făcuse parte dintr-un echipaj de 16 persoane care a întreprins o expediţie în Antarctida.

Sportul său preferat erau scufundările. Și-a abandonat slujba de cercetător pentru a i se alătura lui Heyerdahl. Acesta i-a conferit nu numai funcţia de medic, ci și pe cea de cronicar științific al expediţiei *Ra.*

„Intenţia mea a fost ca în barcă să fie reprezentate cât mai multe naţionalităţi, religii și culturi. Regret că, din pricina spaţiului restrâns, am fost nevoit să renunţ la un reprezentant al Chinei și la un israelian. Am fi putut naviga sub pavilionul O.N.U.

Deși *Ra* nu este asigurată, nu ne facem probleme.

Ne vom ajuta reciproc pe tot parcursul călătoriei pe care o întreprindem spre îndepărtatul nostru ţel”.

Ideea străbaterii Atlanticului pe o barcă a stârnit o seamă de obiecţii, vizând posibilitatea navigaţiei cu acest primitiv mijloc de transport. S-au exprimat numeroase îndoieli privind soarta expediţiei. Astfel, mulţi afirmau că trestia nu poate fi utilizată pentru construirea corpului bărcii deoarece în zece – cincisprezece zile va putrezi. În plus, forţa valurilor care vor lovi barca îi va distruge rapid coca. La fel se spusese și despre lemnul de balsa în timpul pregătirii expediţiei *Kon-Tiki,* astfel că Heyerdahl nu s-a lăsat impresionat. Luând în considerare concluziile cercetărilor arheologice, el a ajuns la părerea că cyperus papyrus, cunoscut sub

denumirea de papirus, cu tija asemănătoare trestiei (diametrul de cca. 4 cm și lungimea de 4 — 5 m), a servit în urmă cu mii de ani nu numai ca materie primă pentru papirusul folosit la scris, ci și ca material de construcţie cu diverse întrebuinţări, care suplinea lipsa altora în regiunile de deșert din Africa. Astfel, papirusul era utilizat în construcţia plutelor și bărcilor.

Heyerdahl avea o bogată experienţă în domeniul construcţiei bărcilor din trestie. Pe când se afla pe Insula Paștelui, un bătrân băștinaș îi construise o barcă din tulpinile unor plante culese de pe un lac ce se formase în craterul unui vulcan stins.

Tulpinile erau asemănătoare cu cele ale plantelor din care se construiau bărcile pe care le remarcase pe lacul Titicaca. Conform observaţiilor lui Heyerdahl această plantă a fost „importată" în Pacific din America de Sud. Ceva mai târziu el afirma că în centrul Africii, pe lacul Tehad a găsit bărci construite din papirus. Heyerdahl a studiat cu atenţie comportarea bărcilor din trestie pe lacurile Tehad și Tana, după care le-a experimentat și pe Nil. În final a ajuns la concluzia că aceste bărci și plute din trestie întruneau o seamă de calităţi care explică utilizarea lor încă din antichitate.

„Oamenii acelor timpuri nu erau cu nimic inferiori din punct de vedere al inteligenţei celor de astăzi".

În zilele noastre, papirusul este pe cale de dispariţie în Egipt. Heyerdahl a aflat însă că el crește până la înălţimi de cinci metri în preajma lacului Tana din Etiopia. Pentru barca sa a adus o mare cantitate de papirus transportând-o pe Marea Roșie până la Suez și de acolo până la Cairo. Guvernul egiptean, sceptic, n-a fost de acord cu experimentul intenţionat de Heyerdahl. Doctorul Hussein Ragab, care a fost consultat, a demonstrat că tulpinile de papirus lăsate în apă timp de două săptămâni s-au scufundat ca urmare a procesului de putrezire.

Heyerdahl a explicat deosebirea comportării acestor tulpini într-o apă stătătoare, comparativ cu plutirea în apa de mare, în condiţiile asamblării lor într-o masă compacta.

În cele din urmă însuși Naser a aprobat proiectul. Trei meșteri de pe lacul Tehad au primit misiunea de a asambla barca *Ra.*

Au mai fost exprimate obiecţii privind posibilitatea navi gaţiei pe Ocean cu o barcă rigidă. Heyerdahl, convins de Kon *Tiki* în ceea ce privește calităţile ambarcaţiilor primitive, a respins argumentul, afirmând că *Ra* nu este un „mijloc bizar de transport", ci o ambarcaţie sigură, confirmată de practică, scoasă din uz doar de progresul înregistrat de tehnica construcţiei de vase.

Ra trebuia să fie o copie fidelă a vechilor bărci pe care curajoșii navigatori egipteni se aventurau încă din vremea fa monilor, în lungi călătorii.

Detaliile constructive s-au păstrat într-o seamă de vechi documente. Chiar biblia conţine informaţii privind navigaţia pe bărci din stuf. Sculpturile vechi egiptene înfăţișează nu de puţine ori aceste bărci primitive.

Așadar, *Ra* urma să fie construită din papirus, conform modelelor antice. Asemenea bărci sunt și astăzi utilizate de populaţia de pe malul lacului Tehad, de cea din Mexic și Perú, de pe lacul Titicaca. *Ra* se va deosebi de ele prin

dimensiunile ei simţitor mărite.

Consultantul lui Heyerdahl în materie de construcţie a fost Bjørn Landstrom, prieten al navigatorului, istoric în navigaţie maritimă, autor al cărţii „Skippet”, dedicată istoriei construcţiei de nave.

Atunci când Heyerdahl a reușit să-i convingă pe cei care au dorit să se lase convinși și a înţeles că rezistenţa celorlalţi nu poate fi învinsă numai cu argumente verbale s-a hotărât să-și construiască barca. Era în februarie 1969. De pe lacul Tehad au fost transportate în Egipt, până la poalele piramidei lui Keops, 150 de m³ (500 de baloturi) de trestie de papirus.

Transportarea trestiei n-a fost lipsită de peripeţii. Au fost legate 200.000 de trestii de papirus cu sfoară de manila întărită cu bumbac. Trestia a fost strânsă în snopii, care, legaţi, au format mai multe suluri cu diametrul de 1,5 m. Aceștia aveau să formeze corpul bărcii. Forma pupei era ascuţită și arcuită în sus asemeni corăbiilor faraonilor.

Construcţia bărcii a fost dirijată de Abdullah, fiu al Africii, care era convins că realizează cea mai grozavă barcă din lume în micul atelier improvizat la poalele piramidei. Asamblarea bărcii era o operaţiune dificilă; pretindea multă grijă și pricepere. Abdullah și ceilalţi doi africani care-l ajutau erau conștienţi că o singură scânteie ar fi transformat în scrum toată munca lor, trestia fiind foarte uscată.

Conform planului, barca trebuia să aibă lungimea de 17 m, lăţimea de 5 m, iar prova și pupa mult curbate, în formă de semilună, asemeni corăbiilor egiptene ilustrate în desenele antice. Totul era confecţionat din papirus, inclusiv puntea. Prin aceasta se urmărea obţinerea unei plutiri cât mai bune.

Sub soarele arzător din timpul zilei, ca și în răcoarea binefăcătoare a dimineţii, munca continua cu asiduitate.

Se putea afirma că înseși pregătirile pentru pornirea în marea expediţie se desfășurau sub semnul neprevăzutului.

Barca nu era mai puţin originală decât constructorul său.

Abdullah, un dulgher negru, în vârstă de 34 de ani, un om simplu, dar deosebit de întreprinzător și tenace. Se scula în fiecare dimineaţă la ora 4. Se așeza cu faţa spre Meca şi-şi făcea rugăciunea de dimineaţă. Pe parcursul zilei repeta încă de două ori ritualul.

Pe măsură ce construcţia avansa, interesul publicului faţă de barcă creștea.

În curând pe punte a fost înălţată singura parte din lemn – în afara vâslelor — catargul înalt de 9 metri alcătuit din două trunchiuri subţiri, fixate fiecare la un capăt de bord, capetele superioare fiind încrucișate mult deasupra bărcii.

Sub catarg, în mijlocul bărcii, a fost montată o cabină din papirus, întărită cu nuiele de răchită, care urma să adăpostească echipajul, rezervele de hrană și echipamentul. Acest coș-cabină era lung de circa 3,5 m și lat de 2,5 m, cu un acoperiș boltit și cu o ușă de circa 1 m² chiar în mijlocul unuia dintre pereţii din borduri. Tavanul și pereţii longitudinali se prelungeau cu aproape 1 m peste marginea pereţilor transversali și formau un fel de nișă deschisă pentru depozitarea co șurilor cu provizii.

La începutul tratativelor sale cu Heyerdahl, Iuri Sankevici scria: „Am mult mai multă încredere în dumneavoastră decât în această barcă din trestie…” îndoielile exprimate s-au spul berat în clipa când a văzut barca.

Timp de 33 de zile cei 3 meșteri, împreună cu 14 lucrători egipteni, au construit metru cu metru barca din trestie. Zilnic, constructorilor li se puneau noi probleme, unele de care nu se mai izbiseră până atunci. Când, în sfârșit, lucrările au fost terminate, la baza piramidei se înălţa o barcă enormă care, profilată pe fundalul pustiului, îi fermeca cu frumuseţea formei sale pe toţi cei care o priveau.

Constructorii au reușit să dezlege toate enigmele, au re descoperit tainele unei tehnici uitate de milenii privind asamblarea mănunchiurilor de trestie într-o ambarcaţie solidă și în același timp graţioasă.

Opera lor, care cântărea 12 tone, atrăgea numeroși turiști care se dovedeau mai interesaţi de această ciudată barcă, decât de piramidele ce se aflau în apropierea ei.

O singură problemă mai rămăsese de rezolvat: modalitatea de dirijare a bărcii. Ramele erau plasate lateral, după modelul corăbiilor antice, care păreau legate printr-un complicat sistem de pârghii. Nimeni nu era în stare să-i explice lui Heyerdahl modul în care acesta funcţiona. Se presupunea că sistemul nu mai fusese folosit de aproximativ două mii de ani.

S-a apelat la toate detaliile atunci când a fost construit. Greutatea lui depășea însă 100 de kilograme.

La 29 aprilie, Ra a întreprins prima sa călătorie pe marea… de nisip. Câteva sute de egipteni zdraveni au împins barca, asemeni strămoșilor lor, spre portul Alexandria. Aici ea a fost așezată pe o imensă platformă a unui șlep urmând să fie dusă până la Safi al cărui port, datorită apropierii sale de Curentul Canarelor, constituise în antichitate locul de lansare a navelor ce porneau în călătorii lungi.

La Safi, unde îşi dăduseră întâlnire, erau prezent! toţi membrii echipajului. Aici urma să se facă și echiparea bărcii cu cele necesare călătoriei.

S-a montat și s-a consolidat sistemul de ancoraj al ca târgului pe care a fost înălţată o velă purpurie cu suprafaţa de 48 m², având pictat simbolic discul soarelui. Vela avea aproape 8 m înălţime și 7 m lăţime la marginea de învergare de sus, în dreptul braţului vergii îngustându-se după modelul egiptean, până la cca. 5 m.

Conform procedeului navigatorilor antici au fost aduse la bord 160 de amfore cu prune și alte fructe uscate, vase cu apă și pesmeţi preparaţi după reţete vechi de 5.000 de ani. În schimb, mașina de gătit cu gaz era cât se poate de modernă.

În ce privește hrana ea totaliza 6 tone și urma să le ajungă timp de 3 luni. Era compusă din pește uscat, carne afumată, pâine din secară, spagheti, vin de Chianti, lapte de cocos și o cantitate „rezonabilă” de diverse băuturi și ţigări.

Era o încărcătură mare, care îngreuia pluta (mai ales amforele de lut extrem de grele) fapt ce a contribuit la prelungirea expediţiei *Ra* peste limitele prevăzute iniţial.

Restul echipamentului era modern — un emiţător și un receptor, un aparat de respiraţie pentru scafandri, o barcă pneumatică de salvare, aparate de filmat, dintre care unul subacvatic, hărţi, compas, binoclu.

Soţia paşei din Safi, care îl sprijinise pe Heyerdahl, a botezat pluta spărgând de prova o sticlă cu… lapte. Ea le-a făcut cadou navigatorilor o maimuţă.

Barca, ce cântărea peste 12 tone, a fost lansată la apă. După calculele lui Heyerdahl, în urma îmbibării cu apă, greutatea ei avea să crească spre sfârșitul călătoriei până la 20 de tone.

În prima săptămână, *Ra* și-a accelerat scufundarea doar cu câţiva centimetri.

„Dacă m-aș fi condus după părerile experţilor, *Ra* s-ar fi scufundat într-o săptămână. Ea s-a înălţat însă pe valuri asemeni unui cuib de pasăre…” scria Heyerdahl. Dar incertitudinile echipajului nu luaseră încă sfârșit. Numeroși erau cei care afirmau că barca se va destrăma sub loviturile valurilor mari sau că, în absenţa vânturilor, îşi va pierde manevrabilitatea și va eșua. Nici Heyerdahl și niciun membru al echipajului său internaţional n-au încetat o clipă să creadă în calităţile bărcii.

Când a sosit momentul lansării pe Atlantic, echipajul, ajutat de binevoitori, a încărcat întreg echipamentul fără a uita colacii de salvare.

S-au transportat pe bord 6 recipiente cu benzină, 4 cu amestec pentru compresoare și 2 cu petrol.

În cabina arhiplină au fost aduse 16 cutii de lemn care conţineau lucrurile echipajului, peste care s-au așezat 7 saltele de dormit.

Ultima noapte! Legănată ușor de valuri, *Ra,* ancorată în rada portului, fremăta gata de start. La bord totul era pregătit pentru începerea marii călătorii ce avea să ducă echipajul pe urmele navigatorilor antici. Nu lipsea nici Safi, mascota echipajului, o maimuţică de 5 luni, căreia i se alăturaseră 20 de găini și un răţoi.

În faţa curajosului echipaj se așternea drumul larg pe care se presupunea că în urmă cu 5.000 de ani îl parcurseseră navigatorii antici. Cerul era senin, valurile domoale, dar pe Heyerdahl somnul nu-l cuprindea. Era obsedat de întrebări chinuitoare: „Va rezista *Ra* până la capăt? Va putea face faţă furtunilor ce bântuiau Atlanticul? Nu se va scufunda în mijlocul Oceanului? Oare cei șapte bărbaţi, fiind de altă naţionalitate, vor reuși să formeze un echipaj în adevăratul înţeles al cuvântului?”

Ra se legăna nepăsătoare pe valuri. Heyerdahl se gândea că mai avea timp să renunţe, înainte de a se aventura pe acest drum care ar putea fi greșit.

Mult deasupra bărcii, deasupra pământului, în apropierea lunii călătoreau alţi trei oameni ce explorau un alt Ocean…

Apollo 10 întreprindea un zbor în jurul satelitului pământului. *Ra* și Apollo erau despărţite de fapt de 50 de secole de istorie, care marcau revoluţia de la preistorie la cucerirea spaţiului cosmic.

La 23 mai, după o îndelungată absenţă, soarele a apărut. Cerul s-a înseninat și dinspre sud-est a început să sufle o briză ușoară.

Barca putea să plece în larg. Iată ce spune Heyerdahl: „Vântul și-a schimbat direcţia, cerul s-a acoperit de nori plumburii. Oceanul căpătase culoarea smaraldului. Pentru a părăsi Safi-ul aveam nevoie de o mare liniștită și mai cu seamă de o briză favorabilă de sud-est.

Herman Watzinger, adjunctul meu de pe *Kon-Tiki,* venise special la Safi pentru a-și lua rămas bun.

Toţi cei care mă însoţiseră în expediţia *Kon-Tiki* — cinci norvegieni și un suedez — ne-au trimis telegrame de încurajare. Toţi, cu excepţia lui Torstein Raaba care pierise în urmă cu cinci ani în timpul unei expediţii la polul nord. La orele 8,15 a apărut soarele care și-a împrăștiat razele asupra echipajului: Carlo, în cămașă albastră și pantaloni bej, Iuri cu un pulover verde și blue jeans, purtând o șapcă albă, Norman în cămașă galbenă și niște pantaloni militari vechi, Sourial, cu un bluzon negru, pantaloni turcoaz și cu beretă marinărească.

Abdullah, cu pulover bleumarin și pantaloni verzi, Santiago cu pulover bleumarin și pantaloni gri, și subsemnatul într-o bluză de vânt și cu o pălărie de pânză…

Soţia mea ne-a făcut cadou șapte pâini mari, proaspete. Apoi și-a luat rămas bun, îmbrăţișându-i pe toţi membrii echipajului. Ţărmul era invadat de cei care veniseră să ne petreacă.

Când ultima parâmă a fost desprinsă, mulţimea a izbucnit în aplauze și aclamaţii. Condusă de patru bărci cu rame, *Ra* s-a pus în mișcare. În vuietul sirenelor, barca aurie cu pânza roșie umflată de vânt s-a îndreptat spre larg, escortată de numeroase cutere pescărești, în strigătele de rămas bun ale celor trei mii de oameni de pe ţărm. Am lăsat în urmă geamandurile, depărtându-ne tot mai mult de uscat. *Ra* fusese remorcată din port, asemeni ambarcaţiilor antice, de patru bărci.

Apoi un remorcher a condus-o până la o distanţă de 15 mile în larg. De aici și-a început drumul, lăsându-se în voia vântului care i-a umflat pânza purpurie. Pluteam în direcţia dorită.

Ţărmul, rămas departe în urmă, se mai zărea doar ca o linie întunecată care dispărea în ceaţă. În faţă se afla ţărmul mexican. Vom ajunge la el după nouăzeci sau o sută de zile de navigaţie. Știm ce primejdii ne pândesc pe Ocean, acest vechi tovarăș al omului care, capricios, este când prietenos, când de o cruzime fără limite. Cel mai apropiat obiectiv era intrarea în Curentul Canarelor și menţinerea bărcii pe direcţie (…).

Echipajul nostru a prevăzut greutăţile pe care le avea de înfruntat spre sfârșitul călătoriei, perioadă când în Marea Caraibilor bântuiau uraganele. Încrezători în ei și în barca lor, erau convinși că vor depăși toate greutăţile. *Ra* plutea sub pavilionul S.U.A., având arborate și drapelele statelor din care proveneau membrii echipajului.

N-am întreprins această călătorie în dorinţa de a învinge Oceanul. El nu poate fi înfrânt. Am plecat pentru a ne răspunde la întrebarea ce persistă de când există marea și oceanul — pot fi ele străbătute?”

După 24 de ore de la plecare, navigatorii au transmis primul comunicat prin radio: „Barca se comportă excelent; un vânt favorabil ne poartă spre vest”. Această știre, transmisă mai ales pentru susţinătorii, prietenii, familiile celor de pe *Ra* nu respecta întru totul adevărul.

Încă din prima zi navigatorii au trebuit să facă faţă unor serioase dificultăţi.

Radiograma următoare a fost recepţionată în orașul marocan Agadir. Heyerdahl comunica avarierea uneia din vâslele de cârmă, fapt ce i-a obligat pe navigatori să recurgă la vechea metodă a incașilor guara. Barca se autoguverna păstrând direcţia.

Cele două rame verticale, care erau încă bine fixate, cu un derivor la prova, și-au preluat rolul când la pupa nu mai exista cârma sau vreun alt apendice care să aibă rol de chilă, astfel încât pupa a fost împinsă lateral sub vânt, de către vântul de larg și „nava" s-a întors ascultătoare, luând drumul spre larg.

Pentru a echilibra barca, au ridicat o pânză suplimentară menită să reducă tangajul determinat de valurile Oceanului.

Iată ce relatează Thor Heyerdahl: „În cea de-a treia zi de călătorie, barca se afla la 30° latitudine nordică și 12°30' longitudine vestică. La bord avem doi bolnavi. Baker avea gripă, iar Sankevici febră. I-am tratat cu antibiotice. Restul echipajului se simţea în formă (…)

În primele zile ale călătoriei, valurile, de 3 — 5 metri înălţime, se prăbușeau cu forţă pe punte, dar barca se menţinea pe creste asemeni unui dop. Probleme ne crea doar conducerea bărcii, căci valurile frângeau orice obiect pe care-l foloseam în acest scop".

Treptat, cei șapte temerari se adaptau la dificultăţile vieţii pe Ocean. Muiaţi de valuri, sub dogoarea soarelui arzător munceau din greu pentru a menţine direcţia.

Niciunul, cu excepţia lui Baker, nu avea experienţă. De altfel, nici Norman nu stăpânea modalităţile de conducere a unei bărci de trestie pe valurile înspumate ale Oceanului. Era normal deci ca primele zile să-i pună la grea încercare și să solicite mobilizarea tuturor forţelor.

Iată ce spunea Iuri Sankevici: „Înainte de a ieși în larg, Lev Jdanov, translator și prieten cu Heyerdahl, ne-a dat un bloc-notes și ne-a rugat să-l completăm zilnic, scriind măcar un rând". Dar prima consemnare avea să fie notată abia în cea de-a zecea zi a călătoriei: „Lova, te rog să mă ierţi! Am uitat de bloc-notes-ul tău. Voi începe abia azi. E dimineaţă. Mi-e tare foame. Valurile sunt înalte. Muncesc din greu și am senzaţia că timpul zboară".

Într-adevăr, greutăţile legate de navigaţie nu le lăsau timp pentru scris. În primele zile, echipajul suspecta permanent bordurile și legăturile bărcii, aflându-se sub impresia pronosticurilor sumbre exprimate de specialiști. În ciuda lor, *Ra* se menţinea bine pe valuri. În schimb, apăruse altă problemă – *Ra* devenise aproape imposibil de condus. Curentul Canarelor, care îi purta pe navigatori, risca să-i zdrobească de stâncile capului Yubi sau să-i ducă în insulele Canare.

În asemenea situaţii, munca asiduă, care nu-ţi mai lasă timp să gândești, este cel mai bun antidot. Următoarea radiogramă, recepţionată la Casablanca, conţinea mesajul: „Suntem la 80 de mile de insulele Canare. Relaţiile dintre membrii echipajului sunt excelente. Americanul și sovieticul și-au recăpătat forma fizică și capacitatea de muncă. *Ra* se comportă bine. Plutește ca o lebădă uriașă pe un lac imens".

Iată câteva rânduri extrase din jurnalul de bord: „4. VI. 1969, dimineaţa, un vas

care ne-a văzut s-a apropiat spre a ne saluta. Ne-a făcut multă plăcere. Iuri”.

„Astăzi, marea este ceva mai liniștită și timpul mai cald. Thor”.

„M-am însănătoșit. Fiind navigator, am calculat și le-am comunicat celorlalţi că am depășit cu bine blestematul cap Yubi. Dimineaţa am auzit un strigăt — Stânca! Era ceaţă și au confundat un vas cu o stâncă. Norman Baker”.

Comunicatele radio recepţionate din când în când pe uscat reprezentau de fiecare dată știri senzaţionale, care-și găseau locul pe prima pagină a marilor cotidiene din întreaga lume. Cu fiecare zi ce trecea, numărul scepticilor se reducea, spre satisfacţia celor care îi acordaseră de la început șanse de succes lui Heyerdahl. Trecuseră două săptămâni, iar Ra, care dăduse destul de furcă echipajului, în ciuda comodităţii și siguranţei ce le oferea, se deplasa lent către sud-vest.

A treia și a patra radiogramă au fost recepţionate la New York: „Ne aflăm la 240 mile sud-vest de insulele Canare. Călătoria se desfășoară normal. Heyerdahl”.

Nu după multă vreme, semnalele de pe *Ra* au fost recepţionate de doi radioamatori din Leningrad. La început au prins o convorbire a lui Heyerdahl cu Norvegia, pentru ca apoi să stabilească legătura cu *Ra.* Leningrădenii s-au interesat despre moralul echipajului și și-au exprimat dorinţa de a vorbi cu Iuri.

Medicul i-a informat că expediţia decurge în condiţii bune și le-a transmis salutări din partea lui Heyerdahl și a echipajului de pe *Ra.*

În ziua de 3 iunie, în jurnalul de bord se consemnau următoarele: „Astăzi, cea de-a douăsprezecea zi a călătoriei, m-am scufundat pentru a cerceta fundul bărcii. Totul este în ordine. Iuri”.

„Am văzut cinci balene mari. Thor”.

Și altă însemnare: „Din patru iulie totul a revenit la normal; duelul cu valurile a încetat. Am reparat verga avariată, vâslele-cârmă. Și nu numai atât, ne-am examinat reciproc — nimeni nu se plânge că nu suportă călătoria sau că ar suferi de rău de mare.

Vasele care treceau pe lângă noi ne ignorau. Nimeni nu-și putea închipui că o ambarcaţie de dimensiunile lui *Ra* ar fi putut străbate atâta drum, chiar beneficiind de o construcţie modernă. Iuri”.

„Și când te gândești că egiptologii îşi exprimaseră temerea că după două săptămâni apa sărată va distruge trestia și valurile vor rupe legăturile. Calculele și observaţiile mele infirmau aceste presupuneri, dar mărturisesc că este foarte plăcut să constaţi la faţa locului că ai avut dreptate. Thor”.

Iată o altă informaţie transmisă prin radio: „Străbatem zilnic 50 — 60 de mile. Vântul ne este favorabil. Oceanul liniștit.

Suntem în permanent contact cu radioamatori. Acum câteva secunde ne-a reperat un post din Florida. Norman”.

Următoarea știre a fost recepţionată de un vas american: „Poziţia noastră — 230 mile nord-vest de Insulele Capului Verde. Dacă vom continua în același ritm avem toate șansele să încheiem expediţia în următoarele 60 de zile. Thor”. Comunicatul următor a fost recepţionat și de un radioamator din Genua.

Norvegianul îşi saluta soţia care se afla în acel moment în Italia.

Nu numai echipajul, compus din oameni tineri, dar chiar Heyerdahl, un sceptic care para cu romantismul său, erau cât se poate de veseli. În ce-l privește, Thor era convins că va ajunge la locul de vărsare a Amazonului sau în insulele din Marea

Caraibilor cu o lună mai devreme decât calculase iniţial — în decurs de 60 de zile.

Prelungirea călătoriei era grija lor principală, căci în aceste luni bântuiau uraganele în Atlanticul de vest și în Marea Caraibilor. Iată alte câteva spicuiri din jurnalul de bord:

„7. *VI.1969.* Cea de-a șaisprezecea zi de călătorie. Am parcurs 39 de mile. Transferăm încărcătura de la babord la tribord. Georges”.

„Astăzi marea a fost acoperită cu păcură, deși nu am zărit niciun vapor. Thor”.

„Nu se mai navighează de câteva mii de ani pe bărci din papirus. Ele se mai folosesc doar pe lacuri. Pe lacul Ciad a fost lansată o ambarcaţie cu care s-au transportat 80 de vaci.

Tehnica de construcţie a fost alta și în plus lacul nu poate fi comparat cu Oceanul. Schiţele de construcţie ale vechilor bărci nu s-au păstrat, astfel că Thor a apelat la imaginile vechilor vase și la experienţa meșterilor din Ciad. Deci, nu-i de mirare că au apărut unele deficienţe. Vâslele-cârmă s-au frânt probabil datorită faptului că lemnul n-a fost bine ales sau pentru că n-am nimerit tehnica de construcţie. S-ar putea ca ambele motive să fie valabile. În urmă cu câteva zile, verga s-a rupt din cauza noastră. Acum n-am mai face o asemenea greșeală.

În ce privește echilibrul bărcii, am făcut faţă unor greutăţi pe care iniţial nu le-am prevăzut. Ne așteptăm ca vântul să sufle dinspre partea dreaptă, fapt ce urma să determine înclinarea bărcii spre stânga. Specialiștii ne-au sfătuit, ţinând seama de cele arătate, să plasăm încărcătura pe partea dreaptă. Vântul a suflat dinspre dreapta, însă *Ra* nu s-a «așezat» în conformitate cu prevederile noastre. Papirusul aflat în partea dreaptă s-a îngreuiat de apă, astfel încât barca se înclina spre dreapta, obligându-ne s-o reechilibrăm mutând încărcătura. Iuri”.

Un comentariu în consemnările din jurnal: „N-am crezut că Atlanticul este atât de murdar. Am văzut la suprafaţă o mulţime de gunoaie. Zile în șir am zărit niște bule de dimensiunile unui măr și unele chiar mai mari, rău mirositoare. Probabil că erau reziduuri petroliere.

La întoarcere vom expedia câteva probe la O.N.U., căci ceea ce am văzut mă îngrijorează. Thor”.

Poate că de aceea navigatorii, spre deosebire de cei de pe *Kon-Tiki,* n-au întâlnit prea mulţi pești în drumul lor.

La 10. VI., cea de-a nouăsprezecea zi a călătoriei, în jurnalul de bord se consemna: „Astăzi am asistat la o dispută nostimă între maimuţă și răţoi, încheiată cu jumulirea acestuia din urmă. Thor”.

După greutăţile și momentele de incertitudine ale primelor zile au venit și clipele de relaxare.

Lumea întreagă urmărea cu atenţie drumul celor șapte temerari de pe barca de

papirus.

În muzeul *Kon-Tiki* (Oslo) se marca zilnic poziţia bărcii *Ra.*

„În acele zile duceam o viaţă idilică. Dormeam în fânul plăcut mirositor și ne trezea cântatul pașnic al cocoșilor — rezervele vii de hrană — care salutau apariţia soarelui la orizont. Am fost triști când am sacrificat ultimul cocoș și am fost nevoiţi să aruncăm fânul care începuse să putrezească.

În timpul zilei, oamenii se odihneau, înotau pe lângă și pe sub barcă, neameninţaţi de nimic.

Noaptea, valurile creșteau și se spărgeau zgomotos lângă noi. Se stârneau sub barca de papirus și se îndepărtau, pierzându-și treptat perlele albe de spumă de pe coamă. Coamele albe se detașau în întunericul nopţii, când valurile deveneau invizibile. *Ra,* de parcă ar fi fost vie, se îndoia, urmând unduirea valurilor, mulându-se pe coamele lor. Snopii de papirus, asemeni mușchilor, se mișcau independent, dar alcătuiau un tot unitar.

Catargul dublu și pânza păreau o aripă imensă înălţată deasupra ciudatei ambarcaţii din papirus.

În spate, aidoma unei cozi duble, se legănau cele două vâsle care imprimau direcţia cu ajutorul aripilor laterale – vâslele auxiliare.

Prova și pupa «arătării plutitoare» se unduiau la suprafaţa apei, amintind mișcările gâtului și cozii unei lebede imense, aurii.

Alături se zbenguiau turme de delfini, patrulau balene lenețe, iar maimuţica se căţăra pe catarg.

În fiecare noapte, aceleași stele apăreau deasupra capetelor noastre, prieteni devotaţi ce ne indicau drumul de la est spre vest. Era formidabil de plăcut”.

Echipajul se simţea excelent sub aspectul sănătăţii. Este adevărat că n-au lipsit pe parcurs ocaziile în care medicul expediţiei a putut să-și demonstreze competenţa. În ziua de 12 iunie se scria: „Azi dimineaţă, în timp ce mă pregăteam să tai o găină am văzut lângă barcă o meduză. M-am grăbit s-o prind. Din nenorocire, căci ziua întreagă am suportat niște usturimi teribile, căci era o fregată portugheză. A doua victimă a fost Norman, care s-a întâlnit sub barcă cu o meduză asemănătoare”.

Cu greu au reușit să-i potolească durerile. Spre sfârșitul călătoriei, toţi au fost impresionaţi de stoicismul cu care Abdullah a suportat efectele îngrozitoare ale unui contact cu o fregată portugheză.

Meduzele erau adesea aruncate pe punte. Abdullah s-a încurcat între filamentele arzătoare ale uneia dintre ele. „Te doare?” — l-a întrebat Heyerdahl. „Nu, nu” — a răspuns

Abdullah și a înlăturat cu piciorul oribila creatură care-l împiedica. Abdullah era un stoic, în stare să stingă ţigara în palmă fără să crâcnească.

În cea de-a douăzeci și două zi de călătorie (13. VI.1969), în jurnal se consemna: „Norman m-a beștelit fără motiv. Asta m-a înfuriat. Iuri”. Însemna oare că între membrii echipajului începuseră să apară contradicţii? Iată ce spune însuși cel „lezat”:

„Atunci când mai mulţi oameni sunt nevoiţi să trăiască o vreme îndelungată într-un spaţiu limitat, în condiţii de muncă epuizantă și încordare nervoasă, apariţia micilor contradicţii este inevitabilă. Afirm acest lucru în calitate de medic și de om care a mai trecut prin situaţii similare. Până la urmă însă nu s-a ajuns la conflicte. Am rămas camarazi buni și am continuat să trăim în armonie.”

Thor Heyerdahl confirmă cuvintele lui Iuri: „Sunt convins că toţi se vor declara de acord cu afirmaţia mea: am plecat în călătorie ca o echipă și ne vom întoarce ca o familie.

În timpul călătoriei am fost membrii aceleiași familii, în ciuda diferenţelor de naţionalitate, cultură sau concepţie despre societate.

Obiectivul principal al expediţiei *Ra* a fost cel anunţat – demonstrarea că Oceanul poate fi străbătut cu mijloacele rudimentare utilizate în antichitate. Dar nu mai puţin importantă era dorinţa mea de a demonstra că oameni de diverse naţionalităţi, cu experienţă de viaţă diferită, animaţi de același ideal, sunt capabili să-și unească forţele, pentru a învinge orice obstacol”.

După ce a depășit insulele Capului Verde, *Ra,* spre satisfacţia echipajului, a intrat în curentul ecuatorial de sud care a început s-o poarte rapid spre vest. Expediţia se desfășura cât se poate de bine. Dacă până atunci, navigând în lungul coastelor vestice ale Africii, le fusese ușor să menţină legătura radio, ceea ce le asigura oportunitatea ajutorului în caz de nevoie, acum, când se depărtau de ţărm, lucrurile deveneau mai complicate.

Soarta expediţiei și implicit viaţa echipajului depindeau de rezistenţa trestiei de papirus. Un timp, legătura radio a fost întreruptă. Cei de pe uscat cunoșteau situaţia și nu se nelinişte au de soarta expediţiei. Și nu greșeau câtuși de puţin. Cei șapte oameni, animaţi de același ideal, îşi conduceau curajoși barca pe imensitatea de apă a Atlanticului.

Apoi alizeul constant dinspre nord-est și curentul puternic au smuls barca și i-au imprimat o direcţie spre vest, împingând-o pe un drum fără întoarcere.

Odată cu apariţia zilelor monotone, caracteristice navigaţiei pe Ocean, au fost precizate și atribuţiile membrilor echipajului.

Norman Baker răspundea de navigaţie și ţinea legătura radio cu S.U.A., U.R.S.S., Norvegia și Italia, obligaţii pe care și le-a îndeplinit chiar atunci când, bolnav de gripă, a zăcut în sacul de dormit.

Iuri Sankevici, bun medic, avea în grijă întregul echipaj.

Abdullah, meșter iscusit, răspundea de toate reparaţiile ce trebuiau efectuate.

Carlo Mauri nu se limita la funcţia de operator de film, ci s-a dovedit și un excelent bucătar. Cu calităţile sale de alpinist era singurul din echipaj în stare să se urce pe catargul ce se îndoia în bătaia vântului.

Tactul și priceperea de a aborda orice discuţie, la care se adăuga faptul că stăpânea câteva limbi străine au făcut din Genovese un secund ideal.

Georges Sourial, înotător subacvatic și pescar pasionat, era un bucătar plin de fantezie, preparatele lui rivalizând cu cele italiene pe care le pregătea Carlo.

De altfel, fiecare, indiferent de repartiţia sarcinilor, participa la toate activităţile

pe care un anumit moment le impunea, fără a aștepta să fie solicitat direct.

O problemă o ridica modalitatea de comunicare dintre membrii acestui echipaj internaţional.

„N-au existat bariere lingvistice?” a fost întrebat Heyerdahl după încheierea expediţiei.

„Cu excepţia lui Abdullah care nu știa decât franceza și arabă, ceilalţi vorbeau engleza”. Oricum, translatorul necesar era totdeauna aproape. Totuși, Heyerdahl a avut unele probleme atunci când Baker, unicul marinar, s-a îmbolnăvit. La transmiterea comenzilor, Thor trebuia să folosească termeni marinărești pe care nu-i cunoștea nici în norvegiană.

Timpul era în general frumos. Aceasta nu însemna că n-au avut și zile cu timp neprielnic, mai ales când au început să înainteze spre mijlocul Oceanului.

Dintre consemnările făcute mai târziu, le cităm pe următoarele două:

„19. VI.1969. Ziua întreagă ne-am luptat să menţinem cursul. Vremea este groaznică, iar valurile imense. Iuri”.

„21. VI.1969. În noaptea de 19 spre 20 s-a rupt din nou vâsla cârmă. Noaptea a fost teribilă. Iuri”.

Ceva mai târziu situaţia devenise și mai gravă: *„27. V1.1969.* Mii de scuze, dar în aceste zile am fost atât de obosit, încât n-am putut scrie nici măcar un rând. Iuri”.

„A trebuit să luptăm din răsputeri cu pupa. Thor”.

Ultima notaţie trebuie explicată. Pupa lui „Ra”, iniţial în covorată asemeni unei semilune, a început să se scufunde ca urmare a îmbibării trestiei cu apa valurilor înalte ce o loveau.

Coada bărcii s-a transformat într-un canal pentru valurile dinspre est care treceau peste bordul bărcii. Încercările de a reda pupei aspectul iniţial nu s-au soldat cu rezultatul scontat, căci trestia de papirus se muiase şi-şi pierduse elasticitatea.

Ultimele zile ale lunii iunie s-au scurs în timp ce echipajul efectua reparaţiile curente, îşi usca îmbrăcămintea tot mai des muiată de valuri și lupta pentru menţinerea direcţiei.

Miercuri 2 iulie, în cea de-a patruzeci și una zi de călătorie.

Baker a reușit să stabilească legătura cu un radioamator din Florida. El a comunicat că echipajul intenţionează să aducă unele modificări instalaţiei de comandă și velaturii, în intenţia de a crește viteza de deplasare a bărcii care se îmbibase accentuat cu apă. În ciuda numeroaselor neajunsuri, datorate mai ales valurilor înalte, *Ra* îşi continua cu succes drumul spre vest, străbătând zilnic cca. 80 de mile.

„Pluta se află la 1 250 mile est de Antilele Mici, respectiv la 2 300 mile sud-est de Miami. Credem că *Ra,* purtată de curent și vânturi, se va afla aproape de Martinica la sfârșitul lunii iulie.

Echipajul se simte bine. Pe măsură ce înaintăm spre vest, vremea se îmbunătăţește. Numeroși radioamatori reușesc să menţină legătura cu noi. Salutări cordiale. Heyerdahl”.

La scurt timp după această transmisie, echipajul a primit o radiogramă semnată de Nicolai Podgornîi (președintele prezidiului Sovietului Suprem al U.R.S.S.) care le transmitea entuziasmul cu care-i urmărește și succes în încheierea cu bine a expediţiei.

Iată ce afirmă Heyerdahl: „Îmi amintesc că în ziua de 3 iulie notam în jurnalul de bord: Valuri imense s-au prăbușit peste noi în timp ce montam cea de-a doua vâslă-cârmă. Sunt căpitanul celui mai curajos echipaj din lume”.

După încheierea expediţiei, cu ocazia vizitei la Moscova.

Heyerdahl a fost întrebat dacă menţine afirmaţia făcută. El a răspuns: „Repet ceea ce am spus atunci — a fost cel mai curajos echipaj”.

Aceste cuvinte nu sunt doar o laudă adusă echipajului.

Heyerdahl și oamenii săi au avut de înfruntat vântul și valurile Atlanticului pe o mână de trestii în descompunere, sub care se deschidea abisul de 6.000 de metri. În spate și în faţă, pe sute de mile se zărea doar învolburarea apelor.

Între timp situaţia se agrava. *Ra* era supusă la noi încercări, din ce în ce mai grele. Dacă nu s-ar fi stârnit furtunile, ar fi trecut cu succes examenul, în ciuda echipamentului ei nesatisfăcător. În orice caz, trestia s-a dovedit a fi un material mult mai rezistent decât au presupus savanţii și specialiștii.

De câteva zile, partea din spate a bărcii, chiar înapoia cabinei, a fost complet acoperită de apă, la suprafaţă rămânând doar capetele trestiilor din care erau confecţionate bordurile.

Valurile care se spărgeau la pupa inundau barca. Întreaga încărcătură trebuia transferată de la pupa în apropierea provei.

Sub influenţa umezelii și ca urmare a loviturilor valurilor, lungimea bărcii s-a redus cu patru metri (de la 17 la 13). Navigatorii se gândeau cum ar fi procedat predecesorii lor antici într-o asemenea situaţie.

Decizia a fost unanimă. Au demontat unica lor barcă de salvare și cu mănunchiurile de trestie rezultate au consolidat pupa. În urma acestei operaţii, pupa s-a ridicat deasupra apei, din păcate nu pentru mult timp. Numai interiorul cabinei le mai oferea adăpost împotriva valurilor. Oamenii suportau cu stoicism frigul și umezeala. Tot mai des simţeau nevoia să consulte harta, calculând milele ce le mai aveau de străbătut. Din păcate, le mai rămăseseră multe.

Totul era ud — îmbrăcămintea, rezervele de hrană care se împuţinaseră considerabil, fiind nevoiţi să renunţe la unele care se alteraseră. Baker făcea adevărate minuni pentru a men ţine legătura radio, operaţiune care devenea tot mai dificilă.

Iată ce spunea conducătorul expediţiei, Thor Heyerdahl: „Două lucruri ne-au dat de furcă — furtunile și deficienţele de construcţie ale bărcii. Furtunile au fost mari, iar defecţiunile… De fapt, este vorba de propriile noastre greșeli. Ne-am dat seama prea târziu că am trecut cu ușurinţă pestejiiște amănunte cărora nu le-am dat importanţa cuvenită în timpul construcţiei bărcii. Este adevărat că nu le puteam anticipa urmările. Materialul de construcţie, trestia de papirus, se îmbiba tot mai mult, mărind scufundarea bărcii și micșorând implicit viteza ei de înaintare. În plus,

era dificil de manevrat barca cu vâslele, sub o pânză mare, mai ales că *Ra* nu avea chilă, iar vântul era adesea puternic, ridicând valuri ce inundau barca. Distanţa parcursă o măsurăm în mile, dar trăiam senzaţia că nu ne putem situa în spaţiu, ci în timp, găsindu-ne cu milenii în urmă. Chiar aspectul nostru devenise asemănător vechilor navigatori — veșnic uzi, cu plete și bărbi…”

Cele mai dificile etape au fost începutul și finalul călătoriei.

Consemnările din jurnalul de bord sunt, în acest sens, cele mai bune mărturii: „*8. VII.* (a patruzeci și șaptea zi). Noaptea de ieri a fost groaznică, ca și ziua ce i-a urmat. Iuri”.

„Astăzi pe *Ra* atmosfera nu e plăcută. Suntem inundaţi. Thor”.

„*13. VII.* (a cincizeci și două zi). Furtuna se menţine. Poziţia bărcii este imposibilă. Iuri”.

„Vremea este infernală. În schimb, băieţii sunt minunaţi. Thor**”.**

La jumătatea lunii iulie au sosit știri îngrijorătoare. În ziare se anunţau cu majuscule date privind expediţia *Ra: „Ra este în pericol. S-ar putea ca expediţia să fie întreruptă. Expediţia Ra în primejdie”.*

Știrile erau într-adevăr alarmante. Barca din papirus se scufunda tot mai mult. Trestiile erau atât de îmbibate, încât bordurile abia depășeau nivelul apei.

Specialiștii avansau chiar ideea că echipajul ar trebui să părăsească barca.

În scopul îmbunătăţirii flotabilităţii bărcii au fost aruncate peste bord numeroase obiecte care nu erau strict necesare.

Totuși pupa a rămas aproape complet sub nivelul apei.

Heyerdahl transmitea: „Valurile au inundat partea ceatrală a bărcii. Suntem în dificultate. Sperăm să întâlnim vasul care a pornit pe urmele noastre”.

Deși nimeni nu rostise cuvântul „abandon”, devenise clar pentru toţi că în curând vor fi nevoiţi să părăsească barca.

Heyerdahl era primul care acceptase această soluţie. El era mulţumit, considerând că experimentul îi reușise. *Ra,* barca din trestie, îşi demonstrase rezistenţa la încărcătura și la influenţele la care părţile din lemn și cablurile cedaseră.

Repararea legăturilor era o operaţie ușoară, dar necesita scufundarea. Mauri se scufunda mereu în acest scop, însă apariţia rechinilor l-a obligat să renunţe. Prezenţa acestora nu intrase în calculele navigatorilor. În plus, cei de pe *Ra* crezuseră că apa care-i inunda avea să se scurgă printre trestii, presupunere ce s-a dovedit falsă. Din păcate, lucrurile s-au petrecut astfel numai în primele zile, căci papirusul, absorbind apa, a devenit treptat o masă compactă care nu mai permitea scurgerea.

Efectul ruliului și defecţiunile părţilor lemnoase, tot mai frecvente, agravau situaţia. Continuarea călătoriei echivala cu un risc inutil. Starea jalnică a bărcii nu influenţase prea mult moralul echipajului. Toţi munceau pentru a menţine barca pe linia de plutire.

Din păcate, norocul l-a ocolit pe Heyerdahl. Timpul a de venit nefavorabil. S-a stârnit o furtună puternică care a durat câteva zile.

Izbită de valuri, *Ra* era incapabilă să-și mai menţină direcţia. Unde era frumoasa barcă aurie cu pânza roșie strălu când în soare? Devenise o biată epavă care plutea în derivă, dusă de valuri și curent.

După cincizeci și cinci de zile de navigaţie și parcurgerea a aproximativ 3.000 de mile, la 16 iulie *Ra* s-a întâlnit cu traulerul finlandez *Shenandoah,* care venea din Insulele Virgine.

Barca abia se mai menţinea la suprafaţă. Furtuna violentă sfâșiase pânza și-i avariase cârma. În aceste condiţii, echipajul a transferat pe trauler echipamentul cel mai valoros. Deși mult ușurată, *Ra* îşi pierdea progresiv flotabilitatea. Situaţia se agrava de la o zi la alta. Echipajul se găsea în stare de alarmă – toţi aveau vestele de salvare, gata în orice clipă de a părăsi barca.

După cincizeci și șapte de zile de navigaţie urmau să abandoneze barca. Oceanul învolburat și vântul ameninţau s-o scufunde. Heyerdahl, împreună cu echipajul, au trecut pe *Shenandoah.*

De pe puntea traulerului, Heyerdahl a transmis hotărârea sa de a încerca să repare barca imediat ce timpul va deveni favorabil. El a precizat că va continua călătoria pe *Ra* până în Barbados dacă va fi convins că nu-și expune echipajul la o ca tastrofă. A motivat părăsirea bărcii, precizând că valurile uriașe ameninţau s-o scufunde. *Ra* se afla la numai 700 de mile de Barbados.

Vestea recuperării echipajului a fost de natură să calmeze spiritele agitate, care urmăreau confruntarea expediţiei *Ra* cu Atlanticul. Interesul pentru expediţie atinsese punctul culminant. Presa, radioul, televiziunea transmiteau permanent comunicate în care se menţionau încercările cărora trebuia să le facă faţă curajosul echipaj.

Heyerdahl, deși prudent din fire, nu abandonase ideea continuării expediţiei. Astfel, din ordinul său, echipajul îşi petrecea numai nopţile pe trauler, deoarece barca nu le mai oferea adă post. În timpul zilei încercau să repare tot ce se putea repara.

Se impunea, date fiind condiţiile, o modificare a traseului iniţial — în loc de Mexic, punctul terminus urma să-l constituie insula Barbados.

Lovită de valuri, cu greementul zdrenţuit, *Ra* înainta cu încăpăţânare spre vest.

Cei șapte oameni au făcut încă o dată dovada curajului și a tenacităţii ce-i caracteriza.

„Toate laolaltă — furtuna, legăturile din papirus care cedaseră, rechinii, afundarea pupei ne-au determinat să apelăm la «sfatul indian». Am fi putut continua călătoria pe mănunchiurile de papirus care ne mai rămăseseră, căci dispuneam de hrană, iar uscatul era relativ aproape. Am considerat însă riscul prea mare și demonstraţia neesenţială. Străbătusem aproape 3.000 de mile, cifră apreciabilă dacă ţinem seama că cea mai mică distanţă dintre ţărmurile Africii și Braziliei nu depășește 1.500 de mile.

În plus, reușisem să demonstrăm eficienţa vechilor ambarcaţii egiptene din papirus, chiar în condiţiile reeditării lor nu tocmai reușite. Am demonstrat că egiptenii antici au putut străbate Atlanticul — fapt de care istoricii ar trebui să ţină

seama.

Nu știm în ce măsură navigatorii antici s-au aventurat în largul Oceanului pentru a atinge ţărmul Americii, dar faptul că ei au construit ambarcaţii destinate nu numai navigaţiei pe

Nil este incontestabil. În «Istoria naturală», Pliniu vorbește de bărcile de papirus care ajunseseră până în Ceylon. Obiectivul ştiinţific a fost atins, iar de dragul performanţei în sine nu aveam dreptul să risc viaţa oamenilor. Ca atare am hotărât s-o abandonăm pe *Ra!”*

În radiograma transmisă, Heyerdahl îşi exprima regretul că părăsește barca, motivând că este nevoit s-o facă pentru a nu expune echipajul unui risc inutil.

Oamenii au mai făcut o ultimă tentativă de a repara barca al cărei corp se afla în descompunere, fără catarg și fără pânze. Au abandonat din cauza numeroșilor rechini ce mișunau în jurul bărcii care abia se mai menţinea la suprafaţă.

Despărţirea de curajoasa *Ra* a fost nespus de tristă. Toţi regretau că părăsesc barca de papirus care-i purtase două luni în imensitatea Atlanticului. Regretul era cu atât mai mare dacă ne gândim că de uscat îi despărţeau numai 500 de mile. Dacă *Ra* ar mai fi reușit să plutească zece zile, expediţia s-ar fi încheiat cu succes.

Se poate afirma cu toată certitudinea că *Ra* ar fi reușit să străbată Atlanticul dacă în etapa iniţială a călătoriei și-ar fi menţinut direcţia fixată.

Deriva spre sud, până în Insulele Capului Verde a prelungit călătoria și astfel barca s-a scufundat fără a reuși să străbată Oceanul.

Heyerdahl și echipajul de pe *Ra* au ajuns în Barbados la bordul lui *Shenandoah.*

I-a întâmpinat o mulţime entuziastă, căci sosirea lor fusese anunţată de ziarele locale: *Furtunile și rechinii au distrus Ra.*

Echipajul a reușit ca prin minune să se salveze.

La conferinţa de presă organizată ad-hoc, Heyerdahl a declarat: „Cauza insuccesului parţial al expediţiei au constituit-o furtunile puternice ce s-au abătut asupra bărcii încă de la începutul lunii iulie.

Ce-i drept, ele ne-au asigurat o viteză mai mare, dar ne-au distrus barca. Echipajul și-a petrecut ultima săptămână pe o epavă în derivă; ambele vâsle fuseseră avariate și nu exista nicio posibilitate de a le înlocui. Valurile foarte mari au modificat dimensiunile bărcii. Opt zile echipajul a fost udat în permanenţă de apele învolburate ale Atlanticului. Repararea fundului bărcii n-a fost posibilă din cauza prezenţei permanente a rechinilor. Atunci când până la cel mai apropiat uscat nu mai aveam decât 700 de mile a trebuit să părăsim barca și să apelăm la vasul care ne escorta”.

În total, *Ra* a acoperit 2 700 de mile în cincizeci și cinci de zile.

O vreme, echipajul va rămâne în Barbados, așteptând ca valurile și vântul să arunce resturile lui *Ra* pe una din plajele Insulelor Antile.

În timp ce Heyerdahl și echipajul se odihneau pe uscat, așteptând zadarnic întâlnirea cu epava lui *Ra,* o altă expediţie acaparase interesul întregii lumi. În R.A.U. se făcuseră pregătiri pentru a construi o nouă barcă din papirus — știre anunţată de ministrul adjunct al turismului Abdel Taher.

El a afirmat că avariile grave provocate de furtuni bărcii *Ra* nu trebuie interpretate ca un argument în susţinerea părerii că vechii egipteni n-au ajuns în America înaintea lui Columb, traversând Oceanul. Ministerul turismului din R.A.U. intenţiona să-i propună lui Heyerdahl să vină la Cairo pentru a conduce lucrările de construcţie a bărcii *Ra II,* la care urmau să fie excluse deficienţele pe care le prezentase predecesoarea sa.

Această știre a fost difuzată de cotidianul egiptean „A1 Ahram”.

Chestionat ce părere are, Heyerdahl a răspuns: „Întrebaţi dacă vom relua călătoria pe noua barcă *Ra.* Nu vă pot da încă un răspuns. Deocamdată pregătim filmul, căci avem la îndemână 7.000 de metri de peliculă filmată pe Ocean de Carlo Mauri. Apoi intenţionez să scriu o carte de înot și să-mi acord un scurt răgaz de odihnă”.

La New York, unde au sosit după puţină vreme, Heyerdahl și echipajul său au fost primiţi la O.N.U. de U Thant. Acesta i-a felicitat pentru curajul de care au dat dovadă, mulţumindu-i lui Heyerdahl pentru organizarea expediţiei în ideea fraternităţii internaţionale.

După popasul în S.U.A., unde au fost înconjuraţi cu dragoste și entuziasm, navigatorii s-au reîntâlnit la Cairo. Aici Heyerdahl a declarat ziariștilor că nu are intenţia de a construi o nouă barcă. Cu toate că nu reușise să-și încheie expediţia, el considera că a demonstrat, de o manieră convingătoare, că vechii egipteni au atins ţărmurile Americii de Sud.

1. Heyerdahl Thor THE RA EXPEDITIONS. New American Library, Inc. New York, 1972.
2. Jacoby Arnold SEÑOR KON-TIKI. Rând Mc. Nally and Company. N. Y., 1967.
3. Urbanczyk Andrzej TRATWA RA TONIE. Wydawnictwo Morskie. Gdańsk, 1970.

17. RA II ÎNVINGE ATLANTICUL

RA II – THOR HEYERDAHL

„… Noaptea, câteodată, aveam senzaţia că ne aflăm tot pe Ra cea dinainte. Același vuiet, aceeași legănare ușoară, același zgomot melodios al vântului”.

Nu se poate spune despre expediţia *Ra* că ar fi eșuat. Corect, s-ar putea afirma că n-a fost integral reușită. De altfel, așa a apreciat-o toată lumea.

Fascinanta călătorie s-a bucurat de un deosebit interes, iar navigatorii au fost întâmpinaţi ca niște veritabili eroi.

La New York au fost felicitaţi personal de Secretarul general al O.N.U. Apoi, la Cairo, în cinstea lor s-au organizat festivităţi. La sfârșitul lui septembrie 1969,

Heyerdahl și echipajul său au sosit la Moscova. După primirea călduroasă de pe aeroport, Heyerdhal a acordat un interviu ziariștilor în care a lămurit cauzele eșecurilor:

„Momentele cele mai di ficile au fost începutul și sfârşitul călătoriei. Încă din prim ele zile au fost avariate cele două vâsle-cârmă, cărora le-a urmat curând verga; apoi doi membri ai echipajului s-au îmbolnăvit… În plus, *Ra* a fost purtată numai de curentul Canarelor și ulterior de curentul ecuatorial de nord. În loc să plutească spre vest a fost dusă de la început spre sud, de-a lungul ţărmurilor Africii. Trestia a rezistat bine la acţiunea apei sărate, însă frânghiile de legă tură n-au făcut faţă acţiunii distrugătoare a valurilor. La început, *Ra* s-a înclinat spre dreapta, astfel încât bordul drept s-a scufundat. Chiar în aceste condiţii, barca a continuat să înainteze timp de o lună.

Greșeala cu urmările cele mai grave consta în subapre cierea unui detaliu al construcţiei pe care arheologii și specialiștii îl considerau doar ca un element pur estetic. La băr cele preegiptene și alte ambarcaţii din aceeași perioadă, pupa era arcuită de o anume manieră, deasupra punţii. Aceasta im prima bărcii o formă particulară, de semiluna.

În timpul construcţiei lui *Ra,* această formă i-a fost dată printr-o parâmă scurtă fixată în diagonală, de la vârful arcuit al pupei până la puntea pupa, asemenea unei harfe cu o singură coardă. Nimeni n-a reușit să intuiască utilitatea acestei parâme.

În ce mă privește, eram convins că nu se reduce doar la un scop estetic. După câteva zile, văzând că obţinuseră forma dorită, meșterii din Ciad au scos parâma, care îi încurca la lucru. Toată argumentaţia mea în favoarea menţinerii ei a devenit inutilă, deoarece mi-au răspuns, foarte logic de altfel, că pot s-o pun oricând dacă va fi nevoie. Iată de ce am pornit la drum cu pupa nefixată, lucru care s-a dovedit ulterior a fi greșeala cea mai gravă. Sub influenţa umezelii, pupa de papirus a început să-și piardă din curbură. Intuisem de la început că acest ciudat detaliu are totuși o semnificaţie practică, care acum îmi apărea foarte clar. Era însă prea târziu. — «Coada» plutei se culcase pe apă și valurile dinspre pupa inundau barca…”

Îndrăzneţilor navigatori li s-au conferit medalii come morative din partea periodicului „Vokrug sveta”, iar lui Heyerdahl i s-a înmânat cheia simbolică a rubricii științifice.

Chiar cei convinși că Heyerdahl va relua imediat expediţia au acceptat că se înşală când au auzit că începuse cartea dedicată lui *Ra,* care avea să-i ia cel puţin câteva luni de muncă.

Pe neașteptate, o știre senzaţională a străbătut lumea: „Heyerdahl pleca din nou în cursă la bordul lui *Ra II.* Barca era mai mică, în schimb echipajul mai numeros.

A urmat a doua știre nu mai puţin surprinzătoare — cartea era scrisă, dar avea să apară imediat după încheierea expediţiei *Ra* II care va constitui capitolul final.

Deci, senzaţie pe toată linia!

În cartea sa, Heyerdahl nu explica ce l-a determinat să-și schimbe intenţiile. Cauza a fost probabil scepticismul unor cercetători, adversari ai lui Heyerdahl, care

au găsit imediat un argument: „și totuși, nu și-a atins ţinta”. S-ar putea însă să-l fi determinat și ambiţia echipajului dispus să-și valorifice experienţa pe o barcă mai bine construită. Sau, cine știe, poate ca Heyerdahl era decis de la început să reia expediţia, deși nu a mărturisit acest lucru. Nu se știe exact. De altfel, acest lucru nu are nicio importanţă. Numai echipajul și persoanele apropiate, printre care și pașa din Safi știau că în Maroc începuse construcţia lui *Ra II.*

Heyerdahl a fost receptiv la sugestia de a solicita ajutorul indienilor din America de Sud pentru această a doua barcă, deoarece ei construiesc și astăzi bărci din trestie. Noua barcă trebuia să fie mult mai solidă și mai bine echilibrată. Ambarcaţiile indienilor se aseamănă cu vechile bărci egiptene după modelul cărora fusese construită *Ra.* În ce privește consolidarea corpului, folosesc o tehnică puţin diferită, constând din utilizarea unor parâme dispuse circular, care conferă o rezistenţă mult mai mare comparativ cu cea a bărcilor de pe lacul Tehad.

Întregul echipaj s-a declarat gata de a relua expediţia.

Heyerdahl era, bineînţeles, încântat. Se rezolva astfel de la sine una din cele mai dificile probleme. Santiago Genoves a plecat de la Universitatea din Mexic pentru a recruta patru meșteri voluntari de pe lacul Titicaca. S-a întors la Casablanca cu patru indieni aymara — Demetric, José, Juan și Paulino împreună cu interpretul lor bolivian. Douăsprezece tone de papirus, recoltate de pe lacul Tana au fost transportate în jurul Africii (ca urmare a blocării Canalului de Suez) sub denumirea de „bambus”, fiind descărcate în portul Safi. Ele au dispărut imediat, împreună cu indienii aymara. Numai câţiva iniţiaţi știau că în spatele gardului parcului pentru copii din Safi se desfășura o activitate asiduă. O velă din Egipt, o cabină de bambus făcută în Italia, lemn pentru catarg și vâsle, parâme – totul a sosit pe neobservate în Maroc și a dispărut fără urmă.

Între timp, Heyerdahl terminase „Expediţia Ra” şi-şi concentra toate eforturile pentru pregătirea noii călătorii, ajutat de interesul deosebit cu care opinia publică aștepta apariţia cărţii. Volumul i-a adus un venit substanţial.

Având proaspete în memorie toate dificultăţile călătoriei anterioare, Heyerdahl s-a hotărât să nu se limiteze numai la consolidarea corpului bărcii, ci să-și asigure și niște vâsle cârme solide.

Cei patru indieni și marocanul care-i ajuta au muncit din răsputeri.

Indienii au stivuit mai întâi două suluri uriașe de tulpini de trestie, care au fost împachetate într-o împletitură subţire de papirus, astfel construită încât toate capetele să fie întoarse înăuntru și ulterior presate.

Înainte de a strânge parâmele, cei doi cilindri de peste 9 metri lungime erau atât de groși, încât pentru a te sui pe ei aveai nevoie de câteva trepte. În deschizătura dintre primii doi cilindri a fost introdus și fixat un al treilea, de aceeași lungime, dar mult mai subţire. El a fost legat cu grijă de sulurile vecine cu ajutorul unei parâme de câteva sute de metri, într-o spirală continuă, care cuprindea sulul central și unul din sulurile laterale; cea de-a doua parâmă, care n-o atingea pe prima, lega într-o spirală complementară sulul subţire de celălalt sul lateral.

Astfel, când cele două parâme independente, în spirală, au fost strânse, cele

două suluri mari au fost apropiate de cel subţire până când acesta a intrat între ele ca un miez invizibil.

Cele două suluri mari erau lipite unul de celălalt la nivelul diametrelor. Din ele a rezultat o cocă rezistentă și compactă, compusă din doi cilindri fără noduri de legătură sau parâme încrucișate.

Urma acum să se realizeze alungirea corpului după același principiu, spre a obţine o provă și o pupă cu vârfurile elegant arcuite în sus.

De-a lungul bordurilor s-a montat un sparge-val confecţionat tot din trestie de papirus. În felul acesta, bordurile au fost înălţate, protejându-se cabina împotriva valurilor.

În faza finală a construcţiei s-au așezat pe fundul bărcii zece traverse de lemn ce serveau drept postament cabinei ușoare, împletită din nuiele, cu dimensiunile de 4 X 2,8 m, calculată pentru a adăposti opt oameni, câte patru pe fiecare parte, „întinși ca niște mumii”, cum spunea Heyerdahl. Fundamentul din lemn urma să servească și fixării catargului; la pupă s-a înălţat un podium de comandă din lemn și s-au consolidat vâslele.

Ra II era ca și gata de drum. Atingea aproape 12 metri lungime și 4,9 metri lăţime. Avea aproximativ 2 m înălţime, conform prevederilor.

La 6 mai, o parte a zidului înalt din jurul parcului s-a prăbușit și, dintre flori și palmieri, a apărut un buldozer puternic care remorca o mică și fragilă barcă din tulpini de flori, ce părea a fi crescut din verdeaţă. Cu demnitate, ea înainta încet, pe roţi, pe aleile înguste, de-a lungul cărora se înghesuiau numeroşi curioși. Părea o imensă pasăre din hârtie ce stârnea senzaţie în rândul arabilor și berberilor.

Escortată de poliţia care-i croia drum, înconjurată de cetele de copii desculţi, barca înainta maiestuoasă deasupra mulţimii.

Electricienii și grădinarii entuziasmaţi se urcaseră în copaci, pe stâlpi și pe o scară de pompieri, îndepărtând crengile și firele electrice ca s-o ferească de lovituri și de pericolul incendierii stufului. Barca îşi continua nestingherită drumul spre în tinsul apelor.

„Te botez *Ra II* — a spus Aicha, soţia pașei Taieb Amara — și, pentru a doua oară la mai puţin de un an diferenţă, a aruncat lapte de capră pe barca de papirus uscat, înainte ca aceasta să fie lansată la apă. Ura, trăiască! striga marea de oameni ce umpluse cheiul, aplaudând în timp ce ciudata ambarcaţie se balansa pe suprafaţa apei asemeni unei bărcuţe de hârtie. Echipajul remorcherului privea nemișcat scena. Ura! strigau suporterii lui Heyerdahl căci barca li se părea a fi întruparea propriilor visuri.

Pe neașteptate, dinspre munte se stârni o rafală puternică de vânt care răsuci barca de papirus. Ea fu aruncată departe de remorcher, cu o viteză ameţitoare, către digul de piatră, înalt de aproape patru metri. Tânguieli, strigăte desperate, ordine în franceză și arabă, feţe îngropate în palme, fotografi sărind în apa mică, unii pentru a ne fotografia, alţii pentru a ne ajuta.

«Copilul» proaspăt botezat se îndrepta în plină viteză, răsucindu-se și ridicându-și coada, direct spre dig. Bang! Coada de papirus, elegant curbată, a primit lovitura

în plin și s-a frânt ca o pană. Ţi se sfâșia inima. Pupa, partea pe care o doream invulnerabilă! Coca gira și dansa fără astâmpăr pe crestele valurilor înspre piatra tare a molului. Nimeni n-a putut să oprească barca în rafalele puternice de vânt.

Experienţa părea că s-a terminat înainte de a începe. Dar pupa în formă de harpă s-a comportat ca un arc și barca a sărit din peretele molului ca o minge de cauciuc. O dată. De două ori. O barcă de lemn s-ar fi făcut bucăţi și s-ar fi dus la fund. *Ra* II a rămas întreagă”.

Chiar înainte de începerea expediţiei, întrebat de un reporter al ziarului Pravda, Iuri Sankevici declara: „Deseori am fost întrebat ce părere am despre Heyerdahl. Este un om cu totul deosebit, cu o sănătate de fier. Conform dictonului latin, într-un corp sănătos sălăşluiește un spirit sănătos. Este extraordinar de bun, hotărât și în același timp procedează democratic. Gloria nu i-a alterat caracterul. A rămas modest și simplu. Are un simţ al umorului deosebit și este un *causeur* desăvârșit. Vorbește șapte limbi, a cutreierat lumea în lung și în lat, nelimitându-se la asta, ci studiind-o.

În ce mă privește, am învăţat din experienţa anterioară și am renunţat la o bună parte din bagaje. Voi lua numai medicamentele absolut necesare, instrumentele medicale și apara tura pentru investigaţiile psihologice. În noua tentativă, sfera acestor cercetări va fi considerabil extinsă.

Bineînţeles că de astă dată știm de la început cine va fi expus la răul de mare sau sensibil la răceli. Aceasta îmi va ușura sarcina mea ca medic de bord.

În expediţia anterioară am avut ca tovarăși o maimuţă și un răţoi, care ne-au însoţit până la sfârșit. Deși nu optez pentru prezenţa animalelor la bord, sunt convins că Heyerdahl va lua o maimuţă cu numele de Safi, în onoarea orașului din care am pornit expediţia”.

Pentru a reduce încărcătura s-a renunţat la tradiţionalele vase de lut în care se păstrau alimentele și apa și s-a apelat la ambalajele moderne. Hrana se compunea din conserve, pesmeţi etc. Thor Heyerdahl considera suficient că a copiat modelul vechilor bărci și a folosit același material.

La 17 mai 1970, pe o vreme favorabilă, în jurul orei 8, 30, *Ra* II a părăsit portul Safi condusă de un remorcher. Pe mal se strânsese mulţimea celor dornici de a fi de faţă la startul marii escapade.

La bordul lui *Ra* II se aflau opt navigatori: Heyerdahl, Baker, Genoves, Mauri, Sankevici, Sourial — veteranii și doi novici — marocanul Madani Ait Ouhanni și japonezul Kei Ohara, operator de film. În plus… maimuţica Safi, răţoiul și găinile.

După o oră, barca se afla la aproximativ două mile de uscat. În acest moment, remorcherul la bordul căruia se găsea și Heyerdahl-junior (fiul lui Heyerdahl din prima căsătorie) a primit semnalul de a întrerupe remorcarea. Echipajul a înălţat pânzele și *Ra* II și-a început călătoria. Un ultim bun rămas de la membrii familiilor aflaţi la bordul remorcherului și barca a pornit să se distanţeze…

Mânată de un vânt favorabil, *Ra* II plutea cu o viteză de 4 — 5 noduri, o performanţă excelentă pentru o ambarcaţie din papirus. Legănându-se, înainta spre sud-vest. Valurile variau între 2 — 4 metri înălţime.

Ouhanni și Ohara sufereau de rău de mare, neobișnuiţi cu Oceanul. Ceilalţi îi consolau spunându-le că treptat se vor acomoda cu tangajul și nu-i vor mai resimţi efectele.

Întregul echipaj lucra intens pentru a ordona echipamentul și a asigura condiţii cât mai lejere la bordul bărcii. *Ra* II înainta cu viteza unui yacht rapid.

În jurul orei 22,00 a lăsat în stânga Magadarul. Parcursese în 12 ore o distanţă de 80 de mile ceea ce însemna că naviga cu o viteză medie de 6 noduri. Era o adevărată revelaţie. În noapte se zăreau luminile Madagarului, veche colonie feniciană.

A doua zi, *Ra* II și-a continuat cursul în același ritm, legănată de valuri puternice. Echipajul obosit după o noapte albă abia reușea să-și menţină echilibrul pe punte. În schimb, starea de spirit era deosebit de bună, iar credinţa în succesul expediţiei le împrospăta forţele.

Cei doi novici în ale navigaţiei se simţeau ceva mai bine.

Vântul dinspre Sahara umfla atât de tare pânzele, încât echipajul începuse să manifeste îngrijorare faţă de soarta lor și a catargului (vela de pe „Ra 11” avea 8m înălţime și 7m lăţime).

19 mai, a treia zi de navigaţie. Vântul a încetat, astfel că *Ra* II a început să deriveze ușor spre sud, dusă de curent.

Au apărut și primele probleme: Baker și-a exprimat temerea că navigaţia de-a lungul ţărmului african ar pune barca în situaţia de a fi împinsă spre mal.

La 20 mai, acalmia era desăvârșită. La orele 14, 45 un vas pescăresc a trecut în apropierea bărcii. Naviga probabil cu comandă automată, astfel că n-a observat barca pe care a depășit-o la o distanţă de numai 200 de metri.

Odată cu dispariţia valurilor, celor doi „bolnavi” le-a revenit pofta de mâncare.

Apropierea ţărmului continua să fie periculoasă pentru *Ra II.* În plus, echipajul avea impresia că barca începea deja să-și piardă flotabilitatea.

La 25 mai, în cea de a cincea zi de călătorie, *Ra* II se găsea și mai aproape de uscat. Echipajul asista neputincios, căci vântul refuza să bată. Când se așteptau mai puţin, barca a început să se scufunde, lucru ușor de remarcat în condiţiile de acalmie în care se găsea Oceanul. Zilnic barca se scufunda cu 10 centimetri. Așadar, vise supiberate. Conform experienţei primei expediţii, navigatorii nu puteau accepta ideea că papirusul s-a îmbibat atât de repede cu apă. Atunci care era cauza, se întrebau cu toţii. Era altă varietate de papirus sau lunga spirală nu reușise să strângă suficient papirusul?

Santiago a întreprins o mică anchetă secreta. Conform acesteia numai doi membri ai echipajului au afirmat că vor traversa în cele din urmă Atlanticul. Unul a fost Heyerdahl.

Celălalt nu se știe, căci ancheta a rămas secretă. S-ar putea să fi fost Norman care afirma sus și tare că dacă vor trece cu bine de Capul Yubi, barca va continua singură drumul ajungând în America indiferent de direcţia în care ar fi purtată. Putea să fi fost și Carlo, care credea nestrămutat în *Ra H…*

Santiago și Carlo au ajuns la concluzia că barca se scufunda, fiind excesiv

încărcată cu rezervele de hrană și de apă.

Pentru a preveni scufundarea, au propus să se arunce peste bord tot ceea ce nu le era absolut necesar.

Greu de decis. Până la urmă a învins însă logica. Raţionalizarea hranei era preferabilă scufundării.

Au renunţat în primul rând la alimentele care necesitau timp pentru a fi preparate, mai ales că cele două primusuri nu funcţionau prea grozav.

Au zburat peste bord un sac cu cartofi, două borcane mari de orez, făină, un colac de frânghie, cele două bărci de salvare din trestie, un ciocan, cărţi, reviste și alte borcane cu alimente. Oceanul le-a înghiţit rapid.

Cu toate acestea, barca continua să se scufunde. Lui Sankevici, ca și celorlalţi membri ai echipajului, îngrijorarea li se citea pe faţă.

„Ne scufundăm — spunea Iuri încet — și noi știm de data trecută că ce se duce sub apă nu mai revine la suprafaţă.

Trebuie să aruncăm imediat peste bord tot ce putem”. El a început să desfacă micul panou din scândură instalat în faţă că târgului. Apoi au fost aruncate peste bord coteţul, găinile.

Georges intenţiona să arunce și răţoiul, dar mica maimuţă a protestat energic.

Masa improvizată din scândurile celuilalt coteţ a fost și ea în pericol, însă Norman s-a opus, afirmând că trebuie să se respecte ritualul mesei, argument tipic pentru un ofiţer de marină.

Poate că este necesar să amintim că la Institutul de Oceanologie din Cairo se făcuse un experiment foarte interesant cu o machetă a bărcii *Ra* care cântărea 12 kg. Specialiștii au ajuns la concluzia că o barcă de papirus corect construită se poate menţine la suprafaţă mai multe luni.

Descriind afundarea rapidă a lui *Ra II,* Heyerdahl reamintește că, după scufundarea primei bărci, mulţi au susţinut necesitatea ca fundul ambarcaţiei să fie impregnat. În vechile desene egiptene, fundul bărcilor era vopsit în negru, în vreme ce restul papirusului îşi menţinea culoarea caracteristică.

Sugestii în acest sens se făceau și în Biblie. Heyerdahl era convins că eșecul primei expediţii se datora exclusiv greșelilor de construcţie, astfel încât a renunţat chiar la gudronare, soluţie folosită încă în antichitate.

22 mai, cea de-a șasea zi de călătorie. *Ra* II plutea pe valurile moarte ale Oceanului pe care se zăreau pete de ulei și gudron.

Barca se afunda tot mai mult. Starea de spirit era mizerabilă.

În plus, Norman nu reușea să pună în funcţiune generatorul necesar alimentării emiţătorului. În sfârșit, radioul a început să funcţioneze. Au luat legătura cu Oslo, White Plains (S.U.A.), Clearwater și Genova. Mesajele se recepţionau greu din cauza paraziţilor *(Ra* II a menţinut permanent legătura cu numeroși radioamatori. Staţia de bord avea indicativul L12B și emitea pe lungimea de 14.217 megahertzi).

O nouă problemă. Safi, jucându-se cu Georges Sourial, i-a luat ochelarii și i-a scăpat peste bord. Perechea de rezervă avea lentile negre, astfel încât îi era imposibil să efectueze cartul de noapte la cârmă.

A mai trecut o zi fără ca vântul să-și facă simţită prezenţa. *Ra II,* în derivă, continua să se apropie de uscat.

Pentru a se deconecta, membrii echipajului și-au construit un W.C. foarte cochet. Pe latura opusă au atârnat o cușcă în care se putea face baie fără pericolul de a fi atacaţi de rechini.

Conform hărţilor de navigaţie, acalmia este foarte redusă, cca. 1% din timp. Totuși *Ra* II aștepta de șapte zile. Deci, un procent de acalmie de 100%! Unica alinare o constituia faptul că barca încetase să se mai scufunde. Purtată de curentul Canarelor, ea aluneca de-a lungul coastei Africii, spre sud.

Ra II se afla între ţărmul de vest al Africii și insulele Canare. În absenţa vântului, echipajul îşi permitea să înoate zilnic în jurul bărcii. Adesea îi însoţea și răţoiul Simbad, egal în drepturi la puntea bărcii cu Safi, maimuţica.

Scufundându-se, navigatorii au remarcat că în jurul bărcii roiau o mulţime de pești. Partea de sub apă arăta foarte bine, astfel încât oamenii au devenit mai optimiști.

Spre deosebire de *Ra,* care se întindea ca o saltea pe apă.

Ra II îşi menţinea supleţea, balansându-se în ciuda scufundării accentuate.

În sfârșit, după o săptămână de acalmie s-a stârnit vântul.

Bătând dinspre nord-est, alizeul a început să poarte rapid barca înainte. Virând spre dreapta, echipajul se apropia de Capul Yubi cu speranţa că îl va depăși la o distanţă convenabilă.

La 26 mai, în a noua zi de călătorie, Baker, cu sextantul și cu harta în mână, a sărit de pe acoperișul cabinei, anunţând vestea așteptată — Capul Yubi rămăsese la pupă.

Un spaţiu larg se întindea în faţa lui *Ra II.* Mii de mile fără pericolul insulelor și al stâncilor subacvatice. Îi aștepta cel puţin o lună de călătorie dacă vânturile le vor fi favorabile.

Pupa lui *Ra* II se menţinea arcuită provocator.

Au urmat zile favorabile navigaţiei. În noaptea de 28 mai, echipajul a simţit pentru prima oară învolburarea Oceanului în jurul bărcii. Vântul sufla atât de puternic, încât cel de la cârmă făcea eforturi serioase pentru a menţine barca pedirect le. De câte ori îi scăpa de sub control se găsea cineva care să-i sară în ajutor.

Carlo aruncase patru bidoane mari cu apă, iar Santiago un butoi cu smochine. E adevărat că *Ra* II nu se mai scufundase, însă în drumul lung care o aștepta s-ar fi putut ca acestea să devină necesare[10].

La bordul bărcii se desfășura o viaţă idilică. Navigând sub un cer azuriu pe care alunecau spre apus nori cenușii, *Ra II,* sub pavilionul O.N.U. era asemeni unei oaze

---

[10] Nu s-a explicat ce a determinat scufundarea bruscă a bărcii imediat după lansare, scufundare care ulterior a încetat. Se pare că de vină au fost presiunea și temperatura sau osmoza ce s-a petrecut la nivelul celulelor de papirus (N.A.).

de înţelegere și armonie pierdute în Ocean. În a treisprezecea zi a călătoriei, când Georges și Carlo au părăsit pentru prima oară barca la bordul unei bărci de cauciuc, pentru a filma, au putut-o observa pe *Ra* II în toată splendoarea ei, ceea ce i-a făcut s-o compare cu Arca lui Noe.

Maimuţa, care alerga pe punte, jucându-se cu răţoiul, porumbelul de pe acoperișul cabinei și peștii ce înotau în jurul bărcii alcătuiau un tablou neobișnuit, pe care nu-l puteai privi fără să zâmbești.

30 mai, duminică. Se scurseseră două săptămâni de la plecarea din portul Safi. *Ra* II parcursese aproape 500 de mile ieșind în largul Atlanticului în zona Tropicelui Racului. Fiind duminică, echipajul a dormit mai mult și a beneficiat de un mic dejun mai substanţial. Ohara, care era de serviciu la bucătă de le-a pregătit câte o omletă cu șuncă.

Barca înainta rapid, îndreptându-se tot mai mult spre vest.

Singurul motiv de nemulţumire al acestui echipaj internaţional era constatarea că apele Oceanului se poluaseră — pete de ulei, bule negre de ţiţei ș.a.

Mediile zilnice erau de 60, 70 și chiar 80 de mile. Întregul echipaj se simţea excelent. La bord domneau înţelegerea și spiritul de întrajutorare, lucru deosebit de important pentru o asemenea expediţie. Heyerdahl îşi supranumise ambarcaţia „Turnul lui Babel”, deoarece fiecare membru al echipajului provenea din altă ţară și vorbea o altă limbă.

Kei Ohara venise din îndepărtata Japonie cu intenţia de a face un film despre expediţia *Ra* II. Întreaga sa experienţă marinărească se reducea la o călătorie pe un vaporaș în golful Tokyo. În aceeași situaţie se găsea și Modani, un berber negri cios care se alăturase echipajului cu numai trei zile înainte de plecare. El l-a înlocuit pe Abdullah care fusese nevoit să renunţe la expediţie din motive de ordin familial. Înainte de a se urca la bordul lui *Ra* II se aventurase odată într-o mică excursie pescărească, dar răul de mare l-a făcut să renunţe.

Cei doi au suferit cumplit în primele zile când barca se balansa atât de tare, încât chiar veteranii de-abia îşi păstrau echilibrul.

Buddha și Allah au fost milostivi cu ei. Acalmia care a imobilizat barca le-a permis să-și părăsească paturile. În cele din urmă s-au obișnuit și cu tangajul.

Zilele se scurgeau monoton. Neînregistrându-se avarii, echipajul n-a fost solicitat pentru reparaţii. Mâncarea, destul de variată și în cantităţi suficiente, era preparată după regulile diverselor bucătării — japoneză, egipteană, berberă, italiană.

Vremea se menţinea frumoasă și vântul favorabil. Dar Oceanul este totdeauna gata să ofere surprize. La 1 iunie, înainte de apusul soarelui, un rechin uriaș a atacat barca roșie de cauciuc, care plutea remorcată în urma lui *Ra II.*

În acest timp Sankevici făcea experimente și cercetări psihologice, Ohara filma continuu, iar ceilalţi se temeau că în curând îşi va consuma toată pelicula.

Heyerdahl îi uimea pe toţi cu sârguinţa de care dădea dovadă. Scria cronica expediţiei pe care o transmitea imediat prin radio în Norvegia.

Majorităţii membrilor echipajului, această etapă a expediţiei le-a oferit clipe

deosebit de plăcute, discuţii îndelungi, pe teme diverse, până seara târziu. S-au delectat cu tot soiul de bunătăţi și au admirat în tihnă priveliști încântătoare.

Limba oficială era engleza, deoarece Baker era cel care conducea ambarcaţia și dădea comenzile. Adesea însă, se purtau discuţii în italiană și mai rar în spaniolă și arabă. Cu totul excepţional se auzeau cuvinte în norvegiană, japoneză și rusă.

Aceasta se întâmpla atunci când Heyerdahl, Ohara sau Sankevici vorbeau în somn sau înjurau vreun val ori cafeaua prea fierbinte.

6 iunie, a douăzeci și una zi de călătorie. Totul era în ordine. *Ra* II naviga spre vest, în plin Ocean, aflându-se la altitudinea insulelor Capului Verde, cu două sute de mile mai sus decât predecesoarea sa, derivată ca urmare a avarierii cârmei.

Vântul continua să le fie favorabil, iar pofta de mâncare nu-i părăsise.

Senzaţia zilei le-a oferit-o Safi care, supărată, s-a refugiat în vârful catargului. Nimeni și nimic n-au convins-o să coboare.

N-au reușit nici cu mâncarea sa preferată, alunele, pe care le-au risipit pe punte. În cele din urmă, cuiva i-a venit ideea salvatoare de a-i aduce broasca verde din cauciuc care scâncea de fiecare dată când Safi o apuca cu dinţii. Văzând-o, Safi s-a hotărât să coboare și, pentru securitatea ei, a fost legată.

7 iunie, a douăzeci și două zi de călătorie. Spicuim din însemnările lui Heyerdahl: „… în timp ce eu mă duc la culcare, alţii se petrec delectându-se cu o sticlă de vin roșu, din Maroc…

Este groaznic să constaţi că barca se scufundă din ce în ce mai mult. Experţii i-au acordat doar două săptămâni, dar barca noastră plutește. Apa de băut în amestec cu cea sărată are un gust foarte plăcut. Într-un pahar torn o pătrime apă de mare și trei pătrimi apă potabilă din bidoanele noastre. Taie setea, și nu are efecte secundare”.

8 iunie, a douăzeci și treia zi de călătorie „… este foarte cald, mult prea cald pentru a dormi în sac. Oceanul este foarte agitat, dar cârmacii se descurcă de minune”.

11 iunie, a douăzeci și șasea zi de călătorie: „Astăzi mi-am făcut baia de dimineaţă pe punte — o aversă puternică ne-a ţinut loc de duș. Seara, am deschis două sticle de șampanie.

Am străbătut jumătate din drum. Noaptea când ne trezim avem câteodată senzaţia că ne aflăm tot pe *Ra* și că expediţia s-a desfășurat fără pauză. Aceleași zgomote, același legănat ritmic al Oceanului, aceeași muzică a vântului. Nopţi calme sub un cer spuzit de stele. Vela înaltă și silueta cârmaciului care se profilează la pupă. Totul este neschimbat. Aceeași atmosferă caldă, aceleași confruntări de păreri, aceeași încredere și înţelegere între oameni de diferite rase, naţionalităţi și religii”.

La jumătatea lui iunie, după o lună de la plecarea din portul Safi, *Ra II,* într-o stare excelentă, se afla în mijlocul Atlanticului. Parcursese 1700 de mile (aproximativ 50 de mile zilnic), un rezultat excelent dacă ţinem seama de săptămâna de acalmie. Mai avea de străbătut 1.500 de mile, ceea ce reprezenta aproximativ 30 de zile de navigaţie. Heyerdahl era optimist, dar scepticii de la bord

i-au amintit că în expediţia anterioară necazurile au început să apară după prima lună de navigaţie.

Parcă pentru a confirma cele spuse, la 18 iunie, în a treizeci și treia zi de călătorie, Oceanul a început să se agite; se apropia furtuna. Treptat, valurile s-au înălţat, fiind mai mari decât cele înfruntate în furtunile anului precedent.

Vântul nu era prea puternic; valurile mari ce veneau dinspre nord-est proveneau probabil dintr-o furtună ce se stârnise la câteva sute de mile de *Ra II.*

La început, echipajul era încântat de modul în care barca aborda valurile. Treptat însă, manevrarea lui *Ra Îl* s-a îngreuiat, navigaţia devenind periculoasă. *Ra* II se ridica pe creasta valului pentru a recădea cu o viteză ameţitoare în hăul de apă dintre valuri. Baza înclinată a valului îi ajungea din urmă, intra sub pupă, apoi ridica barca în aer înainte de a se sparge creasta.

Uneori barca se căţăra pe valuri atât de sus, încât înălţimea o depășea pe cea a catargului care era de zece metri. Forma de seceră a pupei împiedica pătrunderea apei în barcă. Atâta vreme cât „coada de pisică” ce se înălţa deasupra valurilor avea să reziste, riscul nu era prea mare.

Din fericire, valurile erau regulate, la intervale destul de mari raportate la lungimea și forma lui *Ra II.* Furia Oceanului constituia un spectacol fascinant. Întregul echipaj era entuziasmat de forţa Atlanticului. Singur Madani, torturat de răul de mare, nu era de aceeași părere.

Carlo, alpinistul amator de performanţe acrobatice, stătea la pupa pentru a transmite înălţimea valurilor ce se apropiau șuierând. Curând a fost nevoit să părăsească postul de observaţie, căci prova lui *Ra* II se scufunda tot mai mult sub valuri.

În acest interval, valurile au continuat să crească. După orele 16,00 Heyerdahl, care stătea la cârmă, a auzit un zgomot asurzitor provocat de un zid de apă ce se apropia de barcă.

Și-a mobilizat toate forţele, încercând să menţină barca pe cursul corect. Important era ca aceasta să nu primească lovitura din lateral. La un moment dat, creasta valului a ţâșnit prin corpul bărcii. S-a auzit o trosnitură puternică — o parte a vâslei-cârmă atârna ruptă. Heyerdahl a pierdut controlul asupra bărcii. *Ra II* a început să se rotească…

Toţi erau pe punte. Trebuia lansată ancora de furtună

Apa începuse să inunde puntea. Pânza sfâșiată de vânt ţiuia, oamenii strigau, Oceanul vuia. Ca urmare a avarierii vâslei s-a blocat sistemul de pârghii — conducerea cu ajutorul celei de-a doua vâsle era practic imposibilă. Valurile se năpusteau nemiloase asupra bărcii neajutorate. „Coborâţi vela! — a strigat

Baker, conștient de gravitatea situaţiei. Cinci oameni au apucat funia groasă a velei mari pentru a efectua manevra de coborâre.

Între timp, valurile încurcaseră parâma ancorei de furtună. Trebuia intervenit înainte de a fi prea târziu, înainte ca Oceanul să sfărâme barca. Din păcate, deriva nu mai era posibilă. Ca atare, s-au hotărât să taie cablul și să arunce ancora mică.

Eliberată, *Ra* II și-a recăpătat capacitatea de mișcare.

Deriva era acum frânată suficient de micul sac ancoră ce șerpuia în urma ei. Ea se retrăgea ușor din faţa valurilor ce se apropiau, opunându-le pupa… Nu reușea întotdeauna, deoarece sacul ancoră avea o suprafaţă prea mică, astfel că situaţia continua să rămână periculoasă.

„Verificaţi saulele de siguranţă. Trebuie să fie legate? — a comandat Baker. Ore în șir au încercat să înainteze cu ajutorul micului sac ancoră și, concomitent, să repare sistemul de comandă.

Ruperea vâslei-cârmă confirma cât de puternică era furtuna, căci bara acesteia avea un diametru de 16 cm. Lemnul de pin, pe care-l crezuseră invulnerabil, se rupsese ca un băţ de chibrit sub izbitura valului. În schimb, snopii de trestie din care era format capul bărcii rezistaseră. Niciuna din tulpinile de papirus nu fusese smulsă.

La căderea nopţii au constatat cu toţii în ce situaţie gravă se aflau. La bord nu mai exista nicio bucată de lemn gros cu care să poată înlocui braţul vâslei. Era imposibil de condus o barcă cu o jumătate de braţ și fără pală și cu a doua cârmă defectă. Se găseau în aceeași situaţie ca în urmă cu un an. Își puneau întrebarea cât vor putea menţine barca la suprafaţă, asaltaţi permanent de valuri.

Furtuna se înteţea. Negăsind nicio soluţie, echipajul s-a hotărât să se odihnească, încercând să doarmă. A rămas de veghe doar omul de cart.

Iată ce relatează Heyerdahl: „Inutilă încercarea noastră de a dormi. Eram din nou ca pe *Ra,* în orele celei din urmă nopţi, când Oceanul pusese stăpânire pe noi. Tone de apă izbeau furioase peretele din spate, la tribord, clocotind, retrăgându-se apoi gâlgâind și bolborosind în jurul nostru…

Discutam îndelung căutând soluţii. Fără rezultat. Pe uscat, specialiștii se întrebaseră de ce avem nevoie de vâsle atât de tari. Toţi credeau că vor ceda snopii de papirus și nu vâslele masive de lemn. Eroare…”

A doua zi, epuizaţi de furtună și de nesomn, au reînceput lucrul. Trebuia salvat echipamentul care se udase. Imaginea lui *Ra* II nu avea darul să-i încurajeze: simţeau că victoria Oceanului asupra ei este doar o chestiune de timp… Barca începuse din nou să se scufunde. Valurile umeziseră snopii de papirus. Situaţia părea desperată… Cu toate acestea, echipajul, amintindu-și de câte ori scăpase din momente dificile, spera în remedierea situaţiei.

Timp de două zile au trăit într-un adevărat infern. Tot ce puteau face era să protejeze hrana și echipamentul împotriva umezelii. Valurile înalte de 12 metri nu conteneau să lovească barca.

„Oceanul continuă să ne atace. Zgomotul este îngrozitor, asemeni celui făcut de o cascadă. Spre seară, constatarea lui Norman m-a înspăimântat: s-a rupt puntea. M-am repezit spre el. Unindu-ne forţele am reușit să consolidăm legăturile.

În ziua următoare ne-am trezit scăldaţi de razele soarelui.

Oceanul era ceva mai liniștit. Bucuria noastră a fost însă de scurtă durată… De două zile raţionalizăm sever apa. Era necesar să facem un parapet împotriva brizanţilor. Juri a întins o fâșie de velă de la șarturile catargului în tribord, pe care a legat-o bine. Valul a umflat vela, dar s-a scurs înapoi. Reușisem — apa nu mai

pătrundea în barcă. Vela canaliza peste babord acea parte a zidului de apă care venea de la travers prin ambele borduri ale bărcii”.

Satisfăcuţi de rezultat au hotărât să taie toată tenda care acoperea peretele din faţă al cabinei. Apoi au tăiat toată partea ce le prisosea din vela mare de rezervă, au fixat tenzile și și-au creat un paravan care-i acoperea. Valurile curgeau pe lângă paravan apărând puntea…

Seara, Georges le-a pregătit o gustare delicioasă compusă din măsline și pâine neagră rusească. Fiecare a primit câte o porţie din caviarul adus de Sankevici.

Când Oceanul s-a mai liniștit, echipajul a început să repare instalaţia de comandă.

Heyerdahl le-a prezentat un model. S-au analizat toate soluţiile posibile. Niciuna nu oferea însă garanţia că *Ra* II îşi va recăpăta manevrabilitatea.

Au trecut la punerea în practică a celor hotărâte și au reușit să repare provizoriu sistemul de comandă.

Vela a fost înălţată și *Ra II,* nesigură, şi-a reluat drumul spre vest. După ultimele încercări se scufundase și mai mult.

Deși mult mai puţin confortabilă ca înainte, viaţa revenise oarecum la normal: carturile la cârmă, munca susţinută, care nu întotdeauna dădea rezultatele scontate — mesele, filmările, uscarea echipamentului…

Încetul cu încetul, toţi s-au obișnuit cu raţionalizarea apei. Cele două pahare pe care le primeau zilnic le ajungeau vrând, nevrând. Media zilnică atingea aproximativ 50 de mile.

Au orientat barca spre Barbados în măsura în care cârma le-o permitea. Calculul făcut le arăta că din punctul în care se aflau mai aveau destul drum de parcurs.

Îndeosebi noaptea, când pluta devia de la curs și pânza umflată îi avertiza, erau obligaţi să-i sară în ajutor omului de la cârmă, pentru ca împreună să reușească să-i corecteze cursul, ceea ce era teribil de dificil. În dorinţa de a ușura manevrarea bărcii, echipajul a recurs la o operaţie extrem de grea.

Era necesar să aplece vârful catargului bipod, astfel încât să încline vela mare spre înainte. Cu ajutorul unui mic topor Norman a lovit baza catargului, astfel încât papucul în care era fixat a început să se deplaseze către pupa. Catargul s-a aplecat spre prova. Când i-au împins vârful înainte, verga l-a urmat, iar după reinstalarea straiurilor, vela mare, umflata de vânt, era aplecată înainte. Conducerea bărcii s-a îmbunătăţit imediat. Sperând în vânturi favorabile s-au îndreptat din nou spre vest cu o viteză remarcabilă.

23 iunie, a treizeci și opta zi de călătorie.

„Cerul e albastru. Navigăm bine. Valurile sunt destul de mici, dar puntea continuă să fie inundată. Santiago, care dormise pe acoperiș, a găsit un pește zburător în sacul său de dormit. Georges, urzicat de o meduză mare, suferea groaznic. Iuri l-a uns cu amoniac, pentru a-i potoli durerile. Prin radio primisem știrea că Ivonne, soţia lui Heyerdahl, sosise în Barbados. Când Norman ne-a comunicat ca atinsesem viteza de 67 mile zilnic ne-am bucurat teribil. Ura!”

Continuând să navigheze rapid și fără a mai fi udată de valuri, *Ra* II nu mai manifesta tendinţa de scufundare. Acest lucru se datora uscării papirusului. După cinci săptămâni de la lansare, barca continua să plutească, deși la un moment dat se scufundase accentuat.

Modificarea velelor a fost urmată de altă inovaţie — retezarea părţii superioare a pupei. Indiferent de modul în care se va încheia călătoria, se poate afirma că meșterii din Titicaca făcuseră o treabă bună. Papirusul alcătuia un tot unitar, puternic și în același timp elastic.

Staţia de radio pe care o deservea Baker îi ţinea pe navigatori într-un contact permanent cu restul lumii. Prin intermediul ei au putut comunica cu familiile lor și tot pe această cale U Thant, ca răspuns la radiograma lui Heyerdahl, și-a exprimat speranţa că expediţia organizată de călătorul norvegian va contribui la dezvoltarea relaţiilor de prietenie dintre toate popoarele lumii.

Când *Ra* II a început să se apropiee de ţărmul estic al Americii, navigatorii au stabilit legătura cu Barbados. Heyerdahl a putut astfel discuta zilnic cu soţia și una din cele trei fiice ale sale — Anette — în vârstă de 17 ani.

Barca trecea acum prin zona în care, cu un an în urmă, echipajul o abandonase pe *Ra I.*

25 iunie, a patruzecea zi de călătorie. „Suntem optimiști. *Ra* II nu se va scufunda. Snopii de papirus sunt saturaţi de apă.

În mod curent parcurgem 60 de mile pe zi. Astăzi, cu totul excepţional, n-am navigat decât 47 de mile. Am stabilit legătura prin radio. Vasul *Calamar* aparţinând S.U.A. Înaintează spre noi”.

Porumbelul care străbătuse pe puntea lui *Ra* II aproape întreg Oceanul și-a luat zborul spre uscat după ce în zilele precedente făcuse câteva tentative. Echipajul considera această evadare drept un semn bun.

29 iunie. A patruzeci și patra zi de călătorie. Oceanul era agitat. Echipajul a găsit lanţul lui Safi atârnând peste bord, iar maimuţica cocoţată în vârful catargului. Iuri a apelat din nou la broasca verde din cauciuc pentru a o determina să coboare.

Norman le-a strigat din cabină că a stabilit legătura cu *Calamar,* care se afla prin apropiere. Cei de pe vas le-au cerut navigatorilor să lanseze rachete în timpul nopţii pentru a-i putea localiza printre valuri.

La miezul nopţii, omul de cart l-a strigat pe Heyerdahl. Acesta a ieșit pe punte împreună cu Santiago și și-au îndreptat privirea spre locul indicat de Norman. Era ca în ziua Judecăţii de apoi. La orizont se ridica un disc rotund, viu colorat, ca o lună fantastică de aluminiu ce ieșea din apă, asemeni unei nebuloase circulare și creștea ca o ciupercă fără tulpină. Unii au crezut că e vorba de o explozie atomică, alţii că se lansa o rachetă atomică sau o farfurie zburătoare. Brusc, fenomenul a stagnat și a dispărut pe nesimţite. Oamenii nu găseau nicio explicaţie.

„Ţineam legătura radio cu *Calamar* și lansam rachete pentru a fi localizaţi. Barca înainta spre vest cu toate pânzele sus, în timp ce vasul naviga în zigzag, încercând s-o descopere printre valurile înalte.

În zori, Norman s-a așezat pe acoperiș cu sextantul și printr-un mic emiţător

căuta vasul, asigurându-i pe toţi că se afla în apropiere.

După-amiază, la orele 18,00, cei care erau de cart pe ambele nave s-au observat simultan. Cei de pe plută au văzut o pată verde, luminoasă, ce creștea cu iuţeală. Traulerul rapid s-a apropiat de navigatori și i-a salutat înălţând și coborând pa vilionul ONU: „Bun sosit în zona americană a Oceanului” au transmis cei de pe *Colamar.*

La căderea nopţii, Fa II naviga spre nord, alături de vasul care o escorta. Dar Atlanticul ţinea să-și facă simţită prezenţa.

Un vânt puternic dinspre sud luă vela prin surprindere înclinând barca spre babord până ce puntea a ajuns sub apă.

Heyerdahl a privit în jur. Totul era inundat. Corpul bărcii era scufundat nepermis de mult. „Simţeam pentru prima dată în călătoriile mele… că ne aflăm în drum spre fundul Oceanului”.

Brusc, vântul s-a schimbat suflând dinspre est. Navigatorii au izbutit să orienteze din nou vela în poziţia normală. *Ra II* s-a redresat, apa s-a scurs peste bord. În acest timp Madani stătea în apă până la brâu, fără centura de salvare. Paravanul improvizat de Sankevici a fost făcut bucăţi. Trei din amforele de la bord s-au spart.

Când barca și-a reluat cursul, Iuri l-a pansat pe Heyerdahl care se tăiase la călcâie în cioburile amforelor sparte și l-a spălat cu amoniac pe Georges urzicat de fregatele portugheze ce năpădiseră babordul.

În ziua următoare, *Colamar* a înaintat o vreme alături de *Ra II,* iar echipajul admira viteza bărcii care fusese cât pe ce să se scufunde.

La bordul lui *Ra* II au fost trimise cu o barcă corespondenţa, medicamente, fructe din Barbados și o cutie de îngheţată care s-a topit înainte de a ajunge la destinaţie.

Ra II a trimis o cutie metalică etanșă cu filme, scrisori și eșantioane de apă poluată culese în larg. Apoi *Colamar* și-a mărit viteza și navigatorii au rămas din nou singuri. Se găseau în apele americane, bântuite frecvent de uragane. Vremea era schimbătoare la începutul lui iulie.

Ploaia adusă de rafale puternice de vânt îi uda zilnic.

Echipajul era obligat să arunce din când în când ancora de furtună pentru a salva vela. Vântul și curentul le erau favorabile, astfel încât au realizat recordul de viteză 80 de mile pe zi (151 km). Oamenii erau obosiţi. Iată o consemnare:

„Câteodată nu mai suntem în stare nici să mânuim compasul. Și totuși am acoperit 81 de mile. Continuăm să ne scufundăm, dar asta nu se repercutează prea mult asupra vitezei”, nota Heyerdahl.

Asaltată de vânturi puternice, inundată de valuri, *Ra II* se apropia de sfârșitul călătoriei. Vânturile de vest o purtau direct spre Antile.

3 iulie, a patruzeci și opta zi de călătorie: „Mă trezesc înaintea celorlalţi și măsor pe furiș scufundarea bărcii. Din fericire, sistemul de guvernare se află în aceeași stare. Orice schimbare mai mare de direcţie a vântului ameninţa cu de plasarea bărcii spre nord.”

5 *iulie,* a cincizecea zi de călătorie: „Totul este ud. Sacii de dormit, saltelele. Plouă, plouă, plouă…”

Interesul faţă de expediţia lui Heyerdahl atinsese punctul culminant. Din știrile transmise de presă, cu coloritul de rigoare, reieșea că *Ra II,* ca și predecesoarea sa, începuse să se scufunde rapid spre sfârșitul călătoriei, fapt de natură să crească emoţia cititorilor.

Iată câteva informaţii prezentate în „Viaţa Varșoviei”:

„Ra II se apropie de Barbados. New York (P.A.P.). Marţi, Thor Heyerdahl afirma că va face tot ce-i stă în putinţă pentru a acosta la sfârșitul acestei săptămâni la Barbados. În caz afir mativ va încerca să atingă portul Bridgetown situat pe această insulă.

În comunicatul radio de astăzi dimineaţă Heyerdahl spunea că *Ra* II se afla la o distanţă de aproximativ 300 de mile est de Barbados, navigând în direcţia sud-vest. Barca înfruntă un curent puternic, care o îndepărtează de insulă. După declaraţiile lui Baker, poziţia lui *Ra II,* luni la amiază era 13° 23’ latitudine nordică și 54° 1’ longitudine vestică. Viteza — 72 de mile. Viteza zilnică a lui *Ra* II a variat între 59 — 81 mile”.

8 iulie, a cincizeci și treia zi de călătorie. *Ra* II se afla la 200 de mile de Barbados. Dacă totul va decurge normal.

Heyerdahl credea că va acosta duminică, după cincizeci și șapte de zile petrecute pe Ocean. Autorităţile au trimis un yacht ce urma să însoţească barca în această ultimă etapă a călătoriei.

La bordul vasului se aflau soţia și fiica lui Heyerdahl.

A trecut și ziua de 9 iulie. Nu fără dificultăţi, căci yachtul nu reușește să-i descopere. Abia a doua zi yachtul *Culepper* a reperat barca.

Aplecate peste bord, cele două femei încercau să recunoască creaturile arse de soare și de vânt, cu bărbi mari, care le făceau senine desperate cu mâna.

Georges, scufundătorul, a trecut pe yacht pentru a aduce portocale în schimbul peștelui proaspăt. Când se pregătea să sară în apă pentru a reveni la barcă a constatat că un rechin uriaș înota încet în urma navei. Barca de cauciuc era atât de uzată, încât nu putea duce două persoane, astfel că n-au mai trimis-o să-l ia. Ca atare. Georges a rămas peste noapte pe yacht, urmând să revină a doua zi.

La 12 iulie, duminică, echipajul lui *Ra* II a zărit stolurile de păsări ce-și luau zborul de pe ţărm. Conform calculelor, aceasta era ultima dimineaţă petrecută la bordul lui *Ra II,* prilej de a organiza un mic dejun festiv din rezervele care nu le mai erau necesare.

Nu după mult timp, navigatorii au simţit un miros ce le prevestea apropierea uscatului — o boare de iarbă verde, proaspăt cosită.

Barca continua să înainteze cu o viteză surprinzătoare pentru pescajul ei. Au împins amândouă vâslele de cârmit spre tribord în vânt, ţinând drumul spre nord.

La 12,15 din vârful catargului, Norman a strigat: „Pământ, pământ la babord”. Explozie de bucurie. Safi și Simbad au simţit apropierea pământhilui.

După cincizeci și șapte de zile de încercări desperate de a menţine barca la

suprafaţă, în sfârșit, pământ! Ura!

Uscatul le-a apărut înspre nord-vest, deoarece în ziua precedentă, încercând să contracareze curentul, echipajul dusese barca prea mult spre sud. Exista riscul ca *Ra* II s-a depășească Barbadosul, în ciuda devierii accentuate a cursului spre dreapta.

Nimic grav, căci echipajul dispunea de rezervele necesare, însă oficialităţile de pe insulă făcuseră pregătiri pentru a-i întâmpina.

Din fericire, după-amiaza, vântul a devenit favorabil. Navigând cu vânt travers, *Ra Îl* s-a îndreptat cu siguranţă spre insula ce se zărea deja de la bord.

Un avion cu două motoare, care avea la bord pe primul ministru din Barbados, urmat de altele au venit în întâmpinarea bărcii. Apoi și-au făcut apariţia bărcile cu motor, yachturile și alte ambarcaţii. Într-una din ele se aflau soţia lui Norman și cele două fiice mai mici ale lui Heyerdahl. Vreo 50 de ambarcaţii de tipuri diferite, printre care și *Culepper,* însoţeau acum barca.

În faţa digului din Bridgetown, echipajul a coborât pânza cu simbolul soarelui și *Culepper* a remorcat barca până în port. Nu numai cheiul, dar și străzile învecinate erau înţesate de mulţimea ce venise pentru a-i întâmpina pe îndrăzneţii navigatori.

Astfel a luat sfârșit una din cele mai frumoase expediţii cu barca pe Ocean. Perseverenţa lui Heyerdahl și comportarea exemplară a echipajului au făcut posibilă realizarea unei idei în care puţini credeau: *O barcă din trestie a străbătut Atlanticul!*

La sosirea la Bidgetown, la suprafaţă se mai menţineau doar prova, pupa și cabina.

Heyerdahl a declarat că reușita expediţiei se datorează înţelegerii și colaborării internaţionale.

Cele două luni petrecute la bordul lui *Ra II* i-au învăţat pe navigatori cum să plutească pe o ambarcaţie din trestie. În timpul călătoriei au fost făcute numeroase experimente și observaţii printre care interesantele studii psihologice întreprinse de Sankevici despre convieţuirea îndelungată a unor oameni în condiţii ieșite din comun.

Fără îndoială, succesul expediţiei s-a datorat și faptului că o bună parte din echipaj era formată din cei care luaseră parte la expediţia precedentă.

Expediţia a demonstrat că bărcile din trestie pot pluti mai multe săptămâni pe apa sărată a Oceanului. Deci, se poate afirma că bărcile egiptene din trestie, despre care se știa că au trecut de Gibraltar, ar fi putut ajunge în sfera de acţiune a curenţilor și alizeelor pentru a străbate drumul până în America.

Expediţiile *Ra I* şi *Ra* II n-au demonstrat însă că navigatorii faraonilor au urmat într-adevăr acest drum.

Se mai pune problema navigaţiei. Metodele primitive n-o asigurau. Chiar renunţând la sextant sau loch, nu se poate face abstracţie de avantajele cuceririlor științei contemporane în ce privește siguranţa, furnizate de comunicarea prin radio. De asemenea, nu se pot trece cu vederea posibilităţile de salvare prin intermediul aviaţiei. Toate acestea fac imposibilă compararea condiţiilor actuale de navigaţie

cu cele din antichitate.

În timpul celor cincizeci și șapte de zile, *Ra* II care suportase o perioadă de acalmie de aproape o săptămână, a parcurs cca 3 270 mile marine. În aceasta perioadă, ambarcaţia și echipajul au trecut prin numeroase încercări, dar în cele din urmă, *Ra II* i-a dus pe celălalt mal al Oceanului pe toţi cei opt navigatori.

Acest lucru este de fapt cel mai important.

1. Heyerdahl Thor AUS THOR HEYERDAHL LOGBUCH. Nord Deutschland Verlag.
2. Heyerdahl Thor THE RA EXPEDITIC NS. Signet, New York, 1972.

18. RECORDUL RECORDURILOR: 160 DE ZILE — 10.000 DE MILE MARINE

LA BALSA – VITAL ALSAR

“Numai eu şi Marcel ştiam cât de repede ne putea lua naiba…”

În primăvara anului 1970, pe când întreaga lume urmărea cu sufletul la gură expediţia lui Heyerdahl, perseverentul norvegian, care se afla la a doua tentativă cu barca *Ra II,* la mii de mile vest de Safi, pregătea o altă escapadă. De astă dată nu se urmărea un scop științific.

Nu-i mai puţin adevărat că s-a menţionat faptul că expediţia îşi putea aduce contribuţia la elucidarea problemelor legate de migraţia vechilor popoare, însă principalul obiectiv recunoscut era performanţa în sine: din America până în Australia! O călătorie non stop cu pluta pe unul din cele mai întinse oceane — încercată în urmă cu ani de William Willis (cap. 13) — care și-a găsit odihna în adâncurile Atlanticului.

„Am vrut să demonstrăm că o plută poate fi condusă” a declarat ulterior conducătorul și organizatorul expediţiei — Vital Alsar. Aceeași intenţie au mărturisit-o Bisschop, Willis și mulţi alţii. Niciunul nu reușise, deși fiecare a repurtat o victorie mai mare sau mai mică. Dar, în fond ce înseamnă a comanda o plută? La nevoie, și o copaie poate fi comandată. Dar tot comandă este și dirijarea unui transatlantic. N-o să fim însă exagerat de exigenţi în apreciere. Dacă admitem că a comanda o ambarcaţie este egal cu a ajunge în siguranţă la destinaţie, înseamnă că Vital Alsar și ceilalţi trei navigatori de pe *La Balsa* au realizat această performanţă.

Echipajul internaţional al plutei era compus din patru bărbaţi care aveau o singură trăsătură comună — iubeau aventura.

Căpitanul, Vital Alsar — 37 de ani — un spaniol ce trăia în Mexic, absolvent al

unei școli comerciale, fost ofiţer în Legiunea spaniolă din Maroc, a lucrat o vreme în Paris, Hamburg și în Labrador. Îi plăcea să afirme despre sine că nu poate trăi ca o legumă care-și înfige rădăcinile în pământ și nu se mișcă. Îi plăcea să înfrunte necunoscutul și să trăiască satisfacţia de a învinge pericolele ce-i apăreau în cale. Pentru el primejdia prezenta o anume savoare, la care nu putea renunţa.

Marcel Modena, al doilea membru al echipajului, avea 44 de ani și era francez de origine italiană, stabilit împreună cu soţia și cele două fiice în Canada, unde avea un restaurant.

El lucrase vreme de cinci ani în Marina franceză; transmiţător verificat pe timp de furtună, ca și pe vreme bună. Acest bărbat dur a devenit cunoscut în urma expediţiei cu pluta *L'Egare* II în anul 1956.

Al treilea membru al echipajului era Gabriel Salas, un geolog chilian, de 27 de ani, de origine germană. Mai făcuse o călătorie în jurul lumii cu autostopul. Pentru el nu existau piedici când îşi propunea să realizeze ceva.

Marinar și parașutist, Normand Tetreault, în vârstă de 26 de ani, supranumit „omul pădurilor", un taciturn, încheia lista echipajului.[11]

În primăvara timpurie a anului 1960, în Ecuador — Guayaquil — a început construcţia plutei.

Era necesar în primul rând lemnul de balsa destinat construcţiei corpului plutei. După îndelungi căutări au găsit la poalele Anzilor șapte arbori imenși de balsa în zona Guayaquil

Quito. Transportarea lor până la locul de construcţie a durat trei zile. În final, corpul plutei a fost construit din 7 trunchiuri cu diametrul de peste 60 cm, dispuse longitudinal, și 50 trun chiuri mai subţiri, cu diametrul de circa 30 de cm care au fost așezate transversal.

Trunchiul cel mai lung, de 11 metri, forma prova bărcii.

Pentru a lega trunchiurile astfel încât să formeze un ansamblu solid era nevoie de 6, 5 km de parâme, după cum spune-au specialiștii (?). Dimensiunile plutei erau 11 X 4, 5 metri, iar greutatea de 7 tone. Nu s-a folosit niciun pic de metal.

Pentru sistemul de cârmire al plutei urmau să fie folosite nouă scânduri mobile așezate în funcţie de vânturile dominante și curenţi, la care se adăuga cârma. Greementul se compunea din catargul principal, asemănător literei A, și o randă izolată.

Velatura era alcătuită din două pânze, una anterioară, vela mare patrulateră, pusă pe catargul dublu, în spate, cealaltă tri unghiulară, ambele confecţionate din bumbac.

Pluta era realizată conform modelelor ambarcaţiilor din antichitate. Era cert că indienii Huancavika — care au navigat mult înaintea lui Columb din Ecuador și de pe ţărmurile Americii de Sud până în Mexic, traversând poate chiar Pacificul,

---

[11] În diferite publicații vârstele participanților la expediție diferă. Adunând vârstele celor patru, suma, curios, este totdeauna aceeași : 130 de ani (N.A.).

îndreptându-se spre Polinezia — avuseseră asemenea plute.

Pluta a fost construită cu multă grijă și astfel concepută, încât să reziste. Puntea era din bambus. Echipajul urma să fie adăpostit de o cabină cu pereţi din trestie.

Pe catarg au fost arborate pavilioanele ţărilor cărora apar ţineau participanţii la această expediţie. Rezervele de alimente, calculate pentru o jumătate de an, se compuneau din conserve și alte alimente concentrate. Rezervele de apă nu erau prea mari — 250 de litri — echipajul contând pe completarea lor cu apă de ploaie.

Echipamentul era simplu, tipic pentru acest gen de ambarcaţii. Tehnica modernă era reprezentată la bord doar prin instrumentele de navigaţie și un radiotelefon dotat cu un motor cu combustie ce furniza energie pentru dinam, o barcă de cau ciuc și alte câteva aparate strict necesare…

„Am mai făcut o tentativă în 1966, dar pluta noastră s-a scufundat — declara conducătorul expediţiei — La 600 de mile de Ecuador am reușit să scăpăm cu viaţă”.

Doi din membrii echipajului erau novici în materie de navigaţie. Normand și Gabriel nu se gândeau însă la pericolele ce-i așteptau, fiind dominaţi pur și simplu de entuziasmul ce-l

trezise perspectiva acestei călătorii.

Înainte de a părăsi portul, căpitanul li s-a adresat: „Vă încredinţaţi viaţa acestei plute; dacă veţi ajunge în Australia înseamnă că n-aţi greșit”. Echipajul s-a amuzat la început, dar a intuit apoi sensul adevărat al avertismentului.

În lunga călătorie spre Australia i-au însoţit trei papagali și două pisici.

La 29 mai 1970, salutaţi de populaţia Guayaquil-ului, cei patru îndrăzneţi au luat startul în marea aventură pe Ocean.

La Balsa avea de parcurs 10.000 de mile. Fiecare milă le putea furniza surprize neplăcute — furtuni, vânturi potrivnice, rechini… Pentru novici părea o călătorie idilică. Ei aveau să constate că, de fapt, era o luptă îndârjită pentru supravieţuire.

Vital Alsar credea în pluta sa. Când yachturile și bărcile cu motor care i-au condus s-au reîntors la ţărm și uscatul a rămas departe în urmă, iar Norman și Gabriel au început să simtă răul de mare și nu era încă prea târziu pentru a se întoarce, au mai fost trecute încă o dată în revistă toate argumentele pro și contra. În cele din urmă, a învins optimismul:

„Indiferent ce s-ar întâmpla — s-a gândit Alsar — cel puţin o jumătate de an nu suntem în primejdie de a ne scufunda”.

Iniţiatorul expediţiei, experimentat după eșecul primei sale tentative eșuate din pricină că lemnul de balsa se îmbibase prea mult cu apă, a avut de astă dată o grijă deosebită în alegerea trunchiurilor. A optat tot pentru lemnul de balsa. Considerând că are o plutire mai bună, deși se îmbibă cu apă la fel de repede ca pluta. După experimente și cercetări făcute la microscop cu un an înainte, Vital Alsar a ajuns la concluzia că cel mai bun este lemnul tăiat într-o anume fază a lunii, astfel încât seva să se menţină, iar trunchiul să fie apoi uscat.

A doua zi după start, la orele 9, 20, conform planului, căpitanul a transmis în Mexic poziţia plutei. În încheiere, Alsar, optimist, a comunicat: „Drumul spre

Australia este liber”. „Ești nebun — i-a răspuns amiralul Fernandes — ai uitat că te așteaptă un drum de 10.000 de mile”.

Prima etapă „Pe urmele strămoșilor” (Heyerdahl, Willis), în direcţia nord-vest, spre Galapagos nu ridica probleme de osebite.

Aclimatizarea, dificilă îndeosebi pentru novici, s-a realizat destul de repede. Comanda plutei — drept cârmă servea o prăjină de forma unei vâsle — nu le-a creat dificultăţi în condiţiile unui Pacific calm. Au pescuit, au verificat cursul plutei, s-au odihnit după zilele petrecute în febra pregătirilor de plecare. Îndrăzneţii navigatori sperau ca expediţia să se desfășoare în continuare fără probleme deosebite.

Odată cu depășirea Galapagosului, la 10 iunie au început dificultăţile. Un vânt puternic de sud-sud-vest a împins *La Balsa* ușor, dar ferm spre stâncile Tortuga, de origine vulcanică, ce se profilau asemeni unui semicerc, la sud de Galapagos.

Pânzele fuseseră bine alese, însă curentul Humboldt atrăgea pluta tot mai aproape de stâncile periculoase asemeni unui magnet uriaș. Aceasta se datora și alegerii destul de riscante a locului de plecare — Guayaquil. Pericolul cel mai mare era ca pluta să fie purtată spre Galapagos, pericol ce pândea toate vasele care veneau din America de Sud și se deplasau spre vest.

Atât *Kon-Tiki,* cât și *Seven Little Sisters* au întâmpinat aceleași dificultăţi, cu toate că au plecat din Lima, aflată la 500 de mile mai spre sud. Acum era prea târziu pentru a mai discuta. Cu un efort desperat, echipajul a încercat să navigheze contra vântului, reorientând derivoarele. Zadarnic! Pluta înainta direct spre semicercul periculos, riscând să se zdrobească de stânci. Echipajul a improvizat din grinzi și bare de bambus două vâsle mari, încercând să învingă forţa curentului. Timp de patru ore, câte doi oameni au luptat pentru fiecare cenţi metru, încercând să-i schimbe cursul. Rezultatul a fost nul. Se apropiau tot mai mult de stâncile ameninţătoare: „Pieleapalme lor ne atârna în franjuri. Nu puteam sta ca lumea pe trun chiurile alunecoase. Eram aproape la capătul puterilor”.

Gabriel a izbucnit: „S-o ia dracu’ de expediţie și pe noi odată cu ea!”

Vital i-a ripostat cu o înjurătură. În aceeași clipă, vântul și-a schimbat brusc direcţia. Cu ultimele puteri au întins pânzele și *La Balsa* s-a strecurat printre stâncile ce se iţeau la suprafaţa Oceanului, ascunse de multe ori în spuma valurilor ce se spărgeau de ele. Cei patru oameni cu mâinile însângerate și picioarele amorţite priveau pluta care, încet-încet, se strecura pe lângă Tortuga. Surâdeau mulţumiţi de această primă victorie.

„Por derecho” a exclamat căpitanul, ceea ce, în accepţia lui, reprezenta un amestec de artă, tehnică și poezie.

Galapagos rămăsese la pupa. Înaintea plutei se întindea imensitatea de apă a Oceanului. Legănată de valuri lungi, minată de alizeul care-i umfla pânzele, *La Balsa* înainta spre vest. Viteza, care pe porţiunea Guayaquil-Galapagos atinsese în medie 50 de mile pe zi, ajunsese acum la 60 de mile. Faptul se explica prin aceea că pluta se afla sub influenţa unui braţ ai curentului ecuatorial, care o purta pe direcţia dorită — vest.

Animalele de la bord constituiau preocuparea permanentă a echipajului. La numai o săptămână de la plecare, toţi începuseră să-și exprime regretul de a le fi luat la bord.

În ciuda îngrijirilor foarte atente, Oceanul nu le pria și erau mai tot timpul bolnave. În primele cinci săptămâni, trei din animalele aflate la bord au murit — unele de pneumonie, altele de o viroză cu consecinţe grave. Cel mai rezistent s-a dovedit motanul Minet, singurul supravieţuitor, care atinsese niște dimensiuni impresionante.

După alte două săptămâni, deviind ușor cursul spre dreapta. *La Balsa* a tăiat linia Ecuatorului. Acest eveniment a fost sărbătorit cum se cuvine. Începuse navigaţia în emisfera nordică. Călătoria se desfășura în condiţii excelente.

Gabriel și Norman s-au dovedit adevăraţi maeștri în arta culinară marinărească. Specialitatea lor erau peștii zburători prăjiţi. Când „prada” era abundentă, plusul îl puneau la uscat.

Serviciul la bucătărie se făcea prin rotaţie. Meniul, destul de simplu, era totuși variat. Predomina carnea de pește, oferită cu generozitate de Ocean. Macrourile imense, aurii și tonii erau cadoul zilnic pe care navigatorii îl primeau aruncându-și un diţele.

Fiecare membru al echipajului trebuia să bea zilnic câte un pahar de apă sărată, conform unui vechi obicei (nu știau încă dacă e absolut necesar acest lucru, dar o făceau pentru a nu greși).

Staţia de radio de la bord HC9, așezată în cabină pe o ladă de lemn plină cu cărţi, emitea în permanenţă mesaje către uscatul îndepărtat. Când *La Balsa* a depășit Ecuatorul au încercat să stabilească legătura cu Mexicul, lucru ce s-a dovedit dificil de realizat.

Și astfel zilele treceau una după alta. Continuau drumul spre vest, menţinând direcţia, indiferent că era soare, vânt, ploaie sau furtună.

Orice s-ar spune, viaţa pe plută este, totuși, monotonă. Comanda, navigaţia, încercările de a stabili legătura radio erau preocupările invariabile ale echipajului. Este adevărat că au existat și întâmplări senzaţionale, ca de exemplu căderea lui Norman în apă sau momentul în care Marcel a prins o uriașă broască ţestoasă.

La începutul lunii iulie s-a petrecut un eveniment deosebit. Pluta a fost observată de vasul francez *Marie Louise Schiaffino, care* i-a aprovizionat pe navigatori cu apă, fructe și ţigări. Pluta și-a continuat drumul spre îndepărtata Australie.

Așa cum se întâmplă de obicei, succesul se îmbină cu eșecul.

Pneumonia și ciudatul virus care omorâseră patru animale l-au afectat și pe căpitan. Boala s-a agravat. Tușea devenise chinuitoare. Tensiunea îi scăzuse îngrijorător. Se plângea de dureri generalizate, iar pielea îi era acoperită de plăgi. Antibioticele administrate nu le-a tolerat. Timp de 15 zile a fost incapabil să părăsească cabina. Marcel Modena și Gabriel Salas au avut doar o gripă ușoară, iar Normand Tetreault n-a păţit nimic.

Iată ce scrie despre boala sa Vital Alsar: „Foarte ciudat este sentimentul de neputinţă ce te încearcă când zaci bolnav pe o mare platformă, mânată de curenţi

pe imensitatea Pacificului, departe de orice posibilitate de ajutor. La un moment dat eram convins că voi muri și ideea asta nu mă speria câtuși de puţin.

Regretam numai că nu puteam duce la bun sfârșit nici această expediţie, sentiment ce-mi sporea starea de deprimare în care mă aflam. Colegii au încercat să-mi ridice moralul, glumeau, căutând să mă distreze, dar eram prea slăbit pentru a putea reacţiona în vreun fel”.

Alsar a zăcut 45 de zile. Abia spre sfârșitul lunii iulie, sta rea sa a început să se amelioreze. Între timp, *La Balsa* s-a apropiat din nou de Ecuator; după ce l-a întretăiat, a revenit în emisfera sudică, lucru absolut necesar dacă voiau să atingă continentul australian.

Beneficiind în general de vânturi favorabile, fără a scăpa însă de câteva furtuni, pluta se deplasa rapid spre vest, apropiindu-se de arhipelagul Tuamotu. Până aici, itinerarul lui La *Balsa* era foarte apropiat de cel din 1963 al lui *Age Unlimited.*

Cea de-a doua parte a traseului a coincis, exceptând micile de viaţă impuse de situaţiile de moment.

— Un caz deosebit (ca de altfel în toate expediţiile pe plută) l-au constituit rechinii. Iată ce se consemna în legătură cu ei în jurnalul de bord: „În permanenţă, rechinii ne urmăresc.

Înhaţă tot ce cade peste bord. Este suficient să arunci o cutie, o bucată de lemn, orice, și rechinii apar imediat. Cel mai mare rechin pe care l-am văzut atingea 5 metri lungime. Periculoși erau însă cei mici de 2 — 3 metri. Am lovit cu harponul circa 100. N-am reușit însă să omorâm decât 30, pe ceilalţi i-am rănit doar. Am fost obligaţi să ne luptăm cu ei deoarece ne atacau și, de asemenea, goneau peștii din jurul plutei, pești de care aveam atâta nevoie, pentru a ne completa hrana. Când rezervele ni s-au împuţinat, ei constituiau unica salvare; era, deci, o luptă pentru supravieţuire”.

În cea de-a treia lună de călătorie, *La Balsa* a reușit să stabilească legătura cu un radioamator din Guayaquil — o femeie pe care o chema Liliana. Din acel moment echipajul a putut asculta de mai multe ori glasul cald al femeii care reprezenta pentru ei legătura cu pământul. Indicativul pe care-l transmitea răsuna ca o melodie — declarau ulterior navigatorii.

Liliana se prezenta astfel: „Ecze ze dos”, fluiera de două ori și rostea — „Indio Silbando!” „Ecze” și „Ze” sunt de fapt în pronunţia spaniolă literele H şi C. Cele două fluierături dintre ele reprezentau literele I şi S (Indio Silbando), ceea ce ar însemna „Fluierul indian”. Ca radioamator, Liliana avea indicativul HC2IS (HC2 este codul internaţional al Ecuadorului.)

Într-una din zile, după câteva ore de tentative, a reușit în fine să stabilească legătura. Ea le-a declarat: „Am uitat de toate — de copii, de soţ. Trăiesc numai pentru voi”.

Între timp, *La Balsa* îşi continua drumul fără piedici, căci Oceanul era relativ liniștit. Curentul purta spre sud-vest pluta cu o viteză de 2,5 noduri. Echipajul se odihnea, pescuia, juca cărţi sau remi.

Mai aveau un drum lung până în Australia, aproape 5.000 de mile pe parcursul

căruia echipajul avea să fie supus unor grele încercări: furtuni ce aruncau pluta de 7 tone ca pe o cutie goală, valuri înalte de zece metri, care i-au azvârlit când și când peste bord, rechinii care înconjurau permanent pluta, foamea, îndoielile… îi așteptau clipe lungi de tensiune când radioul refuza să-i servească. Durere și sete, soare și vânt…

Orele neprietenoase ale nopţii când nu deslușești nimic împrejur, când numai ecoul te poate avertiza din ce parte te pândește pericolul.

La 8 august, echipajul a stabilit legătura cu un alt radio amator, Rafael, care le-a dat o veste bună: în apropierea lor se afla un vas sub pavilion american, gata de a le veni în ajutor dacă vor avea nevoie. Vasul trebuia să-i ajungă în după amiaza zilei următoare.

Aveau de ce să se bucure! Proviziile de apă se cifrau la…9 litri, ceea ce era foarte puţin. În plus, combustibilul pentru motorul ce furniza energia necesară radioului nu le ajungea mai mult de 30 de minute.

A doua zi, echipajul a întâmpinat cu explicabil entuziasm vasul american *Us Hall,* care i-a aprovizionat cu toate cele necesare — apă, alimente, combustibil și fructe.

Norocul nu i-a părăsit nici în săptămânile ce au urmat.

La 6 septembrie, La Balsa se afla la circa o săptămână de drum de Samoa. Navigatorii erau cu gândul la fetele de pe insulă. Norman și Gabriel au propus în glumă să abandoneze pluta și să se stabilească pe insulă…

La 9 septembrie, în zorii zilei, echipajul a putut zări insula Savaii, prima din arhipelagul Samoa.

Le-a ieșit în întâmpinare o barcă cu motor al cărei echipaj i-a poftit pe insulă. Erau în a 105-a zi de călătorie. Au acceptat invitaţia și au petrecut pe insulă o zi și o noapte, după care au reluat călătoria. Mai târziu, Norman exclama entuziasmat: „Ah băieţi, băieţi…”

La Balsa străbătuse două treimi din drum. În acel moment se afla mai departe decât Thor Heyerdahl în 1947, care atinsese cu *Kon-Tiki* insula Raroia din Tuamotu, aflată la 1.000 de mile est de Samoa.

Vital Alsar afirma: „Nu vrem să umbrim performanţa lui Heyerdahl. El a fost și va rămâne iniţiatorul acestui gen de expediţii. Totuși, trebuie să amintim că el și-a încheiat călătoria acolo unde au început necazurile noastre”.

Într-adevăr, au ajuns mai spre vest comparativ cu *Kon Tiki,* deși distanţa este cam aceeași dacă ţinem cont de faptul că Heyerdahl a pornit de la Lima. La *Balsa* și-a continuat însă drumul, dar timpul necesar parcurgerii traseului n-a depășit 105 zile.

Ce rezulta însă din comparaţia cu expediţia lui William Willis: neînfricatul navigator solitar a făcut două tentative de a străbate imensul traseu de 7.000 de mile. În 1954, la vârsta de 60 de ani, căpitanul lui *Seven Little Sisters* a străbătut distanţa în 115 zile. Singur! În 1963, la 70 de ani, pe o plută avariată – *Age Unlimited* — Willis a repetat performanţa, dar în 130 de zile, fiind nevoit să parcurgă un traseu mai lung, început la Lima.

La trei zile de la părăsirea arhipelagului Samoa, echipajul de pe *La Balsa* a recepţionat un comunicat din Noua Zeelandă: se prevedea un vânt cu o intensitate de 20 — 24 m/s, ceea ce echivala cu o furtună deloc neglijabilă. Ca măsură de prevedere, navigatorii au dus în cabină obiectele cele mai preţioase. Aparatul de radio a fost învelit în șapte săculeţi din material plastic și astfel ambalat a fost atârnat de tavan. Echipa jul s-a ancorat de plută cu frânghii, gata să înfrunte furtuna.

Răscolite de vânt, valurile au devenit din ce în ce mai mari. În scurtă vreme, înălţimea lor a atins 10 metri.

Totul a început de fapt la miezul nopţii. Cu un vuiet asurzitor, vântul a smuls ușa și apa a năvălit în cabină. Marcel și Norman au fost izbiţi atât de tare de peretele cabinei, încât cel dintâi și-a pierdut cunoștinţa. Oamenii trecuseră prin multe și credeau că Pacificul nu le mai poate oferi nicio surpriză. Dar Oceanul avea să le demonstreze că s-au înșelat. Furtuna a durat patru zile și patru nopţi. Adesea, pluta era dispusă oblic faţă de direcţia valurilor, dar ieșea la suprafaţă lăsând impresia că în clipa următoare se va răsturna. Oamenii se cramponau pur și simplu de plută. Când vuietul vuitului a încetat pentru o clipă, au auzit un mieunat jalnic. Marcel s-a dezlegat pentru a căuta pisica. L-a găsit pe Minet pe catarg. Se căţărase acolo din instinct sau fusese smuls de valuri din cabină și aruncat pe braţul catargului? Cine putea ști.

La 19 septembrie, după 5 zile infernale, furtuna s-a potolit.

Echipajul, răsuflând ușurat, s-a apucat să repare stricăciunile provocate. Lucrurile cele mai importante existau și erau în bună stare — trunchiurile ce alăctuiau puntea, pânzele și catargul. În schimb, o mare parte a echipamentului căzuse pradă valurilor. De exemplu, din cele șapte cuţite n-au mai găsit decât unul. Pierduseră și o mare parte din rezervele de hrană.

Furtuna a deviat pluta: la 23 septembrie, *La Balsa* a de pășit insulele Fidji mult mai la nord decât fusese planificat.

Vântul și curentul împingeau pluta cu repeziciune spre vest.

Dacă situaţia se menţinea astfel, *La Balsa* nu putea aborda Noua Caledonie dinspre sud, perspectivă ce-i îngrijora pe navigatori. Continuând acest traseu aveau să ajungă în apropierea Noilor Hebride, un conglomerat de recife coraliere. *La Balsa* nu putea să se strecoare spre sud, printre aceste insule, așa cum făcuse *Age Unlimited* cu ani în urmă. În plus li se mai stricase și aparatul de radiorecepţie.

La 3 octombrie, în jurnalul de bord se consemna: „Avem necazuri cu microfonul. Rafael din Guadalajara a fost înștiintat că ceva nu este în ordine. Verific antena, scot cablurile și le conectez din nou. Totuși, ori de câte ori apăs pe butonul «fonia» aud un zgomot asurzitor. Demontez întreaga cutie și o montez din nou. Zgomotele și fluierăturile dispar, dar nu se aude decât clic, clic. Îl aud pe Rafael discutând cu amiralul, dar noi nu ne putem face auziţi. Transmitem de fiecare dată HC9-HC9, *La Balsa, La Balsa.* Mexicul nu ne recepţionează. Microfonul nostru nu funcţionează.

Două zile mai târziu, după încercări repetate de a repara emiţătorul, am făcut o nouă probă. Tentativa noastră de a restabili legătura a eșuat — n-am reușit să

emitem decât clic, clic și asta foarte slab. Brusc am auzit vocea lui Rafael: «Un moment, amirale, s-ar putea să fie *La Balsa* pe Plin de speranţă fac clic, clic! Rafael înţelege: «Alo, dacă sunteţi voi repetaţi de patru ori semnalul». Apăs de patru ori butonul. Îl aud pe Rafael spunându-i amiralului: «Poate o fi vreun glumeţ, dar tot atât de probabil e că sunt ei. Vital, îţi pun câteva întrebări care conţin și răspunsul. Dacă corespund realităţii semnalizează de două ori. Sora ta se numește Marina?» Fac clic, clic! «Familia ta locuiește la Acapulco, Guadalajara Mexico-City?»

Răspund și de astă dată. «O.K. — spune Rafael — Cred că voi sunteţi».

Amiralul reia jocul cu întrebări și răspunsuri. «Pentru a stabili poziţia voastră voi începe să număr. Mai întâi longitudinea în grade: uno… dos… tres… quatro…». De câte ori rostea cifra corectă apăsam de două ori butonul.

În felul acesta am transmis longitudinea 171°55’ est și latitudinea 18°30’ sud. I-am mai comunicat direcţia vântului, presiunea atmosferică, temperatura apei, pentru a putea calcula viteza și cursul pluter și a le localiza cât mai precis posibil pe hărţile lor. Era, totuși, ceva! Por derecho!”

La Balsa îşi continua drumul. Zilele deveneau tot mai obositoare și echipajul începuse să se resimtă. Feţele se lungiseră, bărbile stufoase lăsau să se vadă expresii din ce în ce mai apatice. Mereu se strica câte ceva, oamenii erau tot mai nervoși.

Vremea era proastă, vânturile nefavorabile. Lipsa de apă și hrana insuficientă se făceau resimţite. Navigaţia în arhipelagul Noile Hebride, care barau drumul spre Australia, era un pericol iminent. În plus, vremea mohorâtă nu permitea stabilirea poziţiei. Continuarea navigaţiei printre insule, insuliţe și recife — de care s-ar fi putut lovi *La Balsa* în timpul nopţii — reprezenta un risc enorm. Pluta și-a continuat drumul spre vest pe bâjbâite.

13 octombrie. În întunericul ce-i înconjura, navigatorii au zărit luminile unui vas. Au lansat rachete luminoase și au semnalizat S.O.S. cu lanternele. Au fost observaţi și vasul s-a oprit; apoi s-a îndreptat spre *La Balsa.* La 20 de metri în faţa plutei s-a întors pentru a se opri la o distanţă mai mare.

Vital și Marcel, într-o barcă de cauciuc, s-au îndreptat spre vas. Căpitanul, un asiatic, i-a întrebat: „Ce doriţi?” Tonul întrebării nu era de natură să-i încurajeze. „Regretăm că v-am întrerupt drumul, dar nu știm poziţia în care ne aflăm. Vă rog să ne indicaţi latitudinea”.

Căpitanul le-a furnizat datele solicitate care erau aproximativ identice cu cele calculate de ei, lucru pe care l-au constatat a doua zi. „O.K. — a spus căpitanul — cred că asta e tot!”

Vital a cerut totuși puţină apă de băut. Căpitanul l-a privit o clipă pe navigator apoi a decis: „Zece litri! atâta tot”.

„Vă rog să ne daţi și puţin orez”. De astă dată tăcerea a durat două minute, după care căpitanul a mormăit: „cinci kilograme, niciun gram în plus”. S-a întors pe călcâie și i-a lăsat pe navigatori singuri. În schimb, echipajul vasului s-a dovedit mai prietenos: „Nu doriţi niște zahăr, vin sau ţigări?”

După ce și-au luat rămas bun, Vital și Marcel au observat că barca se lovea de

bordul vasului. „Mai aveţi nevoie de blestemata asta de barcă? — a strigat căpitanul — Da, alta nu avem!” „O.K. Înotaţi după ea și aveţi grijă să n-o mai pierdeţi!”

Navigatorii și-au imaginat că este vorba de o glumă de prost gust. Dar acesta vorbise serios. Bine! îi vor oferi un spectacol dacă asta voia.

Vital a sărit în Apă, deși în această zonă erau mulţi rechini. A înotat cât a putut de repede și a ajuns barca. A vâslit spre vas. Căpitanul nu i-a mai permis să urce. De altfel, nici nu mai era în stare să se caţere pe scara de frânghie după cursa pe care o făcuse.

Vasul a plecat. Marcel a aranjat alimentele în barcă și au început să vâslească în direcţia plutei. Apa pătrunsese în barcă udând rezervele atât de greu procurate. Le-a trebuit o oră și jumătate pentru a ajunge pe plută, luptându-se cu vântul și cu valurile.

Se mai puteau folosi doar două sticle de vin de orez oferite de un marinar de pe vas.

Turbat de furie, Vital a strigat în direcţia în care se depărtase vasul: „Dacă voi trăi am să dau eu peste tine, nemernicule!”

Soarta care îi persecutase permanent pe navigatori în cea de-a doua parte a călătoriei s-a milostivit în cele din urmă de ei. Adânc scufundată după cele cinci luni de navigaţie, *La Balsa* se îndrepta încet, dar sigur, spre ţărmurile Australiei, la care navigatorii se gândeau ca la „pământul făgăduinţei”. Ultima problemă ce le rămăsese de rezolvat era trecerea pe lângă Noua

Caledonie, căci vânturile și curenţii purtau pluta direct spre ea.

Renunţând la Sydney, visul său nemărturisit, de teama unor noi complicaţii, Vital Alsar s-a decis să lase Noua Caledonie în stânga — unica soluţie logică — și să ia drumul cel mai scurt spre Australia.

După cinci luni pe Ocean, toţi erau sătui de valurile sărate și reci, ameninţătoare, de furtunile și de rechinii nemiloși. De la aceste sentimente nu făcea excepţie nici măcar Minet, pisica.

Au mai fost nevoiţi să facă faţă încă multor situaţii grele, riscându-și viaţa. Pe măsură ce pământul se apropia, oamenii dovedeau tot mai multă încredere. Chiar înainte de acostare au reușit — spre propria lor satisfacţie și uimire — să coboare spre sud, depășind zona Marelui Recif ce se întindea de-a lungul ţărmului estic, al cărui pinten inferior ajungea aproape de Brisbane.

În primele zile ale lui noiembrie — primăvară australiană – au zărit pământul spre care plecaseră traversând timp de 160 de zile iadul lichid al Pacificului.

La 6 noiembrie 1970, *La Balsa* a ajuns în micul port Mooloolaba, aflat la 100 km de Brisbane. Cronicile marinărești au consemnat încheierea cu succes a escapadei care s-a desfășurat non-stop de la Guayaquil pe o distanţă de 10.000 de mile.

Au reușit să străbată traseul lui Willis într-un timp mai scurt cu 44 de zile. Por derecho!

1. Alsar Vital 160 TAGE IM PAZIFIK. Nord Deutschland Verlag.
2. Alsar Vital LA BALSA — The Longest Raft Voyage în History. 1973.

TABELUL EXPEDIŢIILOR PE PLUTA

Nr. crt.	Ambarcaţla	Dimensiunile (în metri)	Echipajul	Traseul		Timpul Distanţa în mile marine
				Start	Punct terminus	
1	7	10,0 X 6.0 probabil lemn	Ulise solitar	Malta IX/VIII (probabil)	Grecia Î.e.n.	17 zile 400
2	NONPAREIL	7,6 X 3, 0 cauciuc	Mikes John 42	New York 4. VI.1867	Southampton 25. VII.1867	51 zile 4.000
3	KON-TIKI	13,7 X 6,0 balsa	Heyerdahl Thor 45	Callao 28.1V.1947	Raroia 7. VIII.1947	101 zile 5.000
4	HERÉTIQUE	4,6 X 1.8 cauciuc	Bombard Alain solitar	Casablanca 19.X.1952	Barbados 21. XII.1952	65 zile 3.000
5	SEVEN LITTLE SISTERS	10,0 X 6.0 balsa	Willis William solitar	Callao 22. VII.1954	Pago Pago 14.X.1954	115 zile 6 700
6	L'EGARE II	10,0 X 5,5 lemn	Beaudout Henry 42	Halifax 24.V.1956	Falmouth 21. VII.1956	87 zile 3.000
7	TAHITI-NUI	13,5 X 4,5 bambus	Bisschop Eric 44	Tahiti 8. XI.1956	Spre Chile 26.V.1957	199 zile 4.000
8	NORD	10.0 X 4.5 brad	Urbanczyk Andrzej 43	Elba 28. VIII.1957	Lilla Karisoe 8. IX.1957	10 zile 250
9	TAHITI-NUI II	13,5 X 45 chiparos	Bisschop Eric 44	Constitucion 15.11.1958	Rakahanga 29. VIII.1958	141 zile 6.000
10	CANTUTA II	10,7 X 6,0 balsa	Ingris Edward 43	Callao ? IV.1959	Tuamotu ? VII.1959	3 luni 5.000
11	POT-AU-NOIR II	9.1 X 4,6 Lemn	Lescombe René Solitar	Vestul Africii ?? 1960	Barbados ?? 1960	50 zile 3.000
12	1.000 BORNES	7,6 X 2,7 Oţel	Lescombe René Solitar	Guadelupa 8. III.1963	Flores ? VI.1963	2 luni 3.000
13	AGE UNLIMITED	10.3 X 6, 1 oţel	Willis William solitar	Callao 4. VII.1963	Apia (Samoa) 11. XI.1963	130 zile 7.500
14	AGE UNLIMITED	10,3 X 6,1 oţel	Willis William solitar	Apia (Samoa) 26. VI.1964	Australia 9. IX.1964	75 zile 3.000
15	TANGAROA	12,8 X 4,9 balsa	Caravedo Carlos 42	Callao 26. VII.1965	Tahiti 23. XI.1965	121 zile 5.000
16	RA	17,0 X 5.0 trestie	Heyerdahl Thor 46	Safi 23.V.1969	Spre Antile 17. VII.1969	55 zile 2 700
17	RA II	13,0 X 4,9 trestie	Heyerdahl Thor 47	Safi 17.V.1970	Bridgetown 12. VII.1970	57 zile 3 200
18	LA BALSA	12.8 X 4, 9 balsa	Alsar Vital 43	Guayaquil 29.V.1970	Australia 6. XI.1970	160 zile 10.000

CUPRINS

PLUTA — ISTORIC, CONSTRUCŢIE, NAVIGAŢIE… 3
1. CĂLĂTORIA LUI ULISE 9
2. PRIMA PLUTA STRĂBATE OCEANUL. Nonpareil — John Mikes 17
3. O PLUTĂ DIN LEMN DE BALSA STRĂBATE PACIFICUL. Kon-Tiki — Thor Heyerdahl 20
4. NAUFRAGIAT DE BUNĂVOIE. Herétique — Alain Bombard 43
5. STRĂBĂTÂND OCEANUL CU PISICA ȘI PAPAGALUL. Seven Little Sisters — William Willis 52
6. CU PLUTA ÎN NORDUL ATLANTICULUI. L'Egare II — Henry Beaudout 73
7. TAHITI-NUI CONTRA KON-TIKI. Tahiti-Nui — Eric de Bisschop 83
8. CU PLUTA PE BALTICA. Nord — Andrzej Urbanczyk… 103
9. TAHITI-NUI PENTRU A DOUA OARĂ. Tahiti-Nui II — Eric de Bisschop 110
10. DE TREI ORI ARTA. Cantuta II — Edward Ingris… 131
11. CU PLUTA PE ATLANTIC. Pot-au-noir II — René Lescombe 132
12. TRAGICA EXPEDIŢIE A LUI LESCOMBE. 1.000 Bornes – René Lescombe 1
13. VÂRSTA NU ESTE UN IMPEDIMENT. Age Unlimited — William Willis - 135
14. SPRE VEST, CĂTRE AUSTRALIA. Age Unlimited – William Willis 158
15. ÎN CĂUTAREA AVENTURII. Tangaroa — Carlos Caravedo. 178
16. CU BARCA DE TRESTIE PE OCEAN. Ra — Thor Heyerdahl 181
17. RA II ÎNVINGE ATLANTICUL. Ra II — Thor Heyerdahl. 201
18. RECORDUL RECORDURILOR: 160 DE ZILE — 10.000 DE MILE MARINE. La Balsa — Vital Alsar 218
Tabelul expediţiilor pe plută 228